THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
380.5
WEL
v. 8

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43-44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung: Für „Weltwirtschaft" W. BÜRKLIN, Berlin, Derfflingerstraße 6, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | Januar 1918 | Nr. 1

### AUS DEM INHALT

Seite

Die Verkehrsverhältnisse Kurlands. Von Dr. Richard Hennig, z. Zt. Libau . . . . 1
Deutschland im Ring der Weltwirtschaft. Von Dr. Frhr. von Mackay-München . . 8
Ein neuer Landweg nach Ostindien. Von Dr. Schaedler-Schöneberg . . . . . 13
Der Plan eines indischen Handelsinterregnums. Von E. Trott-Helge-Misdroy . . . . 15
Die Weltpost in und nach dem Kriege. Von Oberpostrat Sieblist-Köln . . . . . 17

**Weltwirtschafts-Chronik**

Seite
**A. Weltwirtschaft** . . . . . 22 | **B. Weltverkehr** . . . . . Seite 29

**Literatur-Umschau**

Die Transportzeiten und Transportkosten für einige der wichtigsten mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsstrecken . . . . . 33

**Bücherbesprechungen**

Dr. W. K. Weiß-Bartenstein, Bulgariens Volkswirtschaft und seine inneren Entwicklungsmöglichkeiten . . . . . 34
Prof. Dr. Felix Haensch, An der Schwelle des größeren Reiches . . . . . 35
Konsul H. Waetge, Ein deutscher Außenhandelstag . . . . . 35

**Aus verwandten Organisationen**

Gesellschaft für Warenkunde . . . . . 36

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

Als 6. Heft der Schriften der „Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft“ erscheint in den nächsten Tagen:

# Mitteleuropäische Verkehrspolitik

von

**Prof. Dr. Gottfried Zoepfl**
Geheimer Oberregierungsrat

**Preis 2,50 M.** **Mit 4 mehrfarbigen Karten.** **Postfrei 2,60 M.**

Der bei der Jubiläumsversammlung des Bayerischen Kanalvereins in Gegenwart Sr. Majestät des Königs gehaltene Vortrag behandelt eines der aktuellsten Gebiete der Weltwirtschaftspolitik. Beigefügt sind 4 mehrfarbige kartographische Darstellungen des gesamten deutschen Auslandsverkehrs. Die inhaltsreiche Schrift wird großem - - - - und allgemeinem Interesse begegnen. - - - -

Carl Heymanns Verlag * Berlin W 8 * Mauerstraße 43.44

---

**Für die Übergangswirtschaft von unschätzbarem Werte**
ist das soeben erschienene Buch:

## Deutschlands Getreidewirtschaft und Versorgung nach dem Kriege

von

**Dr. Graf Rob. v. Keyserlingk**
Ministerialdirektor z. D.

**Preis 1,50 M., postfrei 1,60 M.**

Die fesselnde Abhandlung ist geeignet, das lebhafte Interesse aller :: Bevölkerungskreise zu erwecken ::

**Carl Heymanns Verlag / Berlin W 8**

---

# Macht- u. Wirtschaftsziele der Deutschland feindlichen Staaten

1. Prof. Dr. Hermann Oncken, Heidelberg: „Die weltgeschichtlichen Probleme des großen Krieges“ . . . . . Ladenpreis 1 M
2. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Eduard Meyer, Berlin: „England“ . . . . . Ladenpreis 2 M
3. Geh. Hofrat Prof. Dr. Erich Brandenburg, Leipzig: „Frankreich“ . . . . . In Vorbereitung
4. Prof. Dr. Hans Uebersberger, Wien: „Rußland“ In Vorbereitung
5. Prof. Dr. Karl Rathgen, Hamburg: „Amerika und Japan“ . . . . . In Vorbereitung

*6. Prof. Dr. Bernhard Harms, Kiel: „Der Wirtschaftskrieg“

* (Erscheint nicht einzeln, nur in der Buchausgabe)

**In Vorbereitung: Buchausgabe (alle 6 Vorträge zusammen) etwa 8 M**

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 43.44**

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | Januar 1918 | Nr. 1

330.5
WE
V.8

## Die Verkehrsverhältnisse Kurlands.

Von Dr. Rich. Hennig z. Zt. Libau.

Unter den vielen Ländern Europas, deren Geschick durch den großen Weltkrieg zu einem entscheidenden Wendepunkt gelangt ist, nimmt Kurland eine hervorragende Stellung ein, und wenn nicht alles täuscht, wird für dies alte deutsche Ordensland vom Jahre 1915 an, dem Jahre seiner Wiedereroberung durch deutsche Waffen, eine Zeit neuer Blüte und eines ungeahnten Aufschwungs datieren. Betrachtet man, was Kurland heut im Wirtschafts- und Verkehrsleben ist, und vergleicht man hiermit, was das Land sein könnte, so hat man die Empfindung, als ob hier ein lange vernachlässigtes und im Deutschen Reiche halb vergessenes Stück deutscher Erde jetzt aus dem Dornröschenschlaf erweckt worden sei, um fortan unter des Reiches mächtigem Schutz zu Glück und Größe emporzusteigen.

Wie die wirtschaftliche Entwicklung des Landes noch rückständig in jeder Hinsicht, wie die Bevölkerungsdichte, an deutschen Verhältnissen gemessen, erstaunlich gering ist — 25,6 Köpfe auf den Quadratkilometer nach der letzten Volkszählung von 1897 — so sind auch die Verkehrsbedingungen jeglicher Gestalt als primitiv und z. T. geradezu als embryonal zu bezeichnen. Da der Ausbau der Verkehrswege aber im Zeitalter der Weltwirtschaft die vornehmste Voraussetzung für das Gedeihen eines Landes ist, sei nachstehend das Wesentlichste zusammengefaßt, was über die Verkehrsverhältnisse Kurlands zu sagen ist.

### Landstraßen und Eisenbahnen.

Kurland stand bereits zur römischen Kaiserzeit nicht ganz außerhalb des europäischen Verkehrslebens. Hat man doch am Nordende des Tosmar-Sees nordöstlich Libau, bei Kapseden, römische Kaisermünzen gefunden, die zur Zeit des römischen Bernsteinhandels im Samland auf irgend einem nicht mehr nachweisbaren Wege hierher gelangt sein mögen. Im Mittelalter war die Rolle, die Kurland als Handelsdurchgangsgebiet spielte, offenbar ziemlich unbedeutend und jedenfalls nicht annähernd so erheblich, als der der südlich und nordöstlich angrenzenden Gebiete. Der mehrere Jahrhunderte lang recht rege Handel, der sich zwischen Normannen und Hanseleuten auf der einen Seite, Russen, Byzantinern und Arabern auf der anderen abspielte, umging Kurland im Norden und hatte seinen Brennpunkt in Nowgorod am Ilmen-See. Auch nachdem im Jahre 1201 Riga vom Bischof Albert gegründet worden war, scheint zunächst nur ein kleinerer Bruchteil des den Dnjepr heraufkommenden, regen Handelsverkehrs von Nowgorod abgelenkt und der Düna zugeführt worden zu sein, woran die für die Schiffahrt gefährliche Stromschnellenstrecke dieses Flusses die Hauptschuld getragen haben dürfte.

Erst etwa seit dem Jahre 1600 beginnt ein gewisser Aufschwung der Verkehrsbedeutung Kurlands, ein Aufschwung, der in erster Linie, wie wir noch hören werden, der Seegeltung des Landes zugute kam, der sich aber auch bei der Ausgestaltung der Verkehrswege zu Lande bemerkbar machte. So bestand an der Landesgrenze im südlichsten Zipfel des Landes, auf dem linken Ufer der Swenta-Mündung nördlich Polangen, in Polsch Heiligenaa, von 1595 bis 1690 die Ansiedlung einer englischen Handelsgesellschaft, die von hier aus einen regen Handelsverkehr mit Litauen betrieb Dieser Verkehr berührte zwar nur die Grenzen des „Gottesländchens“ Kurland, aber nicht viel später, vermutlich seit 1635, bestand auch eine von den Schweden eingerichtete Poststraße quer durchs ganze Land, die Riga mit Königsberg verband und regelmäßig von reitenden Postboten benutzt wurde. Diese bis ins 19. Jahrhundert hinein einzige große Verkehrsstraße Kurlands, die schon seit der Ordenszeit nachweisbar ist, lief von Riga ursprünglich über Tuckum, Kandau, Zabeln, Goldingen, Hasenpot, Durben, Grobin, Libau, Memel und von hier über die Kurische Nehrung nach Königsberg. Später wurde ihr nördlicher Teil mehr südwärts, über Mitau, verlegt. Seit 1695 ist an Stelle der älteren schwedischen eine herzoglich kurländische Reichspost nachweisbar. Nachdem das Land 1795 an Rußland gekommen war, scheint der Postverkehr mindestens zeitweilig eingestellt worden zu sein. Dagegen hören wir, daß schon 1823 wieder Goethe an Cotta „mit der Reitpost“ schreibt.

Die erste Chaussee in Kurland und überhaupt im Bereich der Baltischen Provinzen wurde erst in den Jahren 1835—38 gebaut. Es handelte sich um eine Strecke von 50 km auf der Verkehrsstraße Riga—Mitau—Schaulen. In der Folge wurden noch einzelne kurze Wegstrecken chaussiert, teils von der kurländischen Ritterschaft, teils von der Stadt Libau, doch hielt sich diese Tätigkeit in recht engen Grenzen, so daß es um 1910 im

ganzen Lande nur rund 100 km Chausseen gab, d. h. nur 0,37 km auf je 100 qkm. Dazu gesellten sich um die Jahrhundertwende 2899 Werst Wege erster Klasse (Mindestbreite 7,3 m), 2018 Werst zweiter Klasse (Mindestbreite 6,4 m) und 2099 Werst dritter Klasse (Mindestbreite 5,5 m).

Ähnlich rückständig ist die Eisenbahnerschließung des Landes geblieben. Erst 1868 erhielt das Land den ersten Schienenweg zwischen Riga und Mitau. 1873 wurde dieser über Mitau bis Mosheiki verlängert und wies nunmehr eine Gesamtlänge von 95 km auf. Gleichzeitig wurde eine im Jahre 1871 gebaute Linie Libau—Mosheiki (68 km) verlängert, womit eine Zusammenhängende Bahn zwischen Libau, Mitau und Riga geschaffen war. Zur selben Zeit erlangten diese drei führenden Städte eine Bahnverbindung mit Koschedary und damit einen Anschluß an Deutschland, wenn auch nur auf einem beträchtlichen Umwege, und ebenfalls in den siebziger Jahren stellte der Bau der Bahn Radsiwilischki-Kalkunen (gegenüber Dünaburg) eine Verbindung zwischen dem zu Kurland gehörigen Illuxtschen Kreis und der Bahn Libau—Mitau über litauisches Gebiet her. 1877 wurde ferner die Bahn Riga—Tuckum gebaut und 1899 die 46 km lange, schmalspurige Privatbahn Libau—Hasenpot.

Um die Jahrhundertwende sehen wir das erste und einzige Mal eine tatkräftige Unternehmerpersönlichkeit eine weitschauende Eisenbahnpolitik auf kurländischem Boden treiben und eine Tätigkeit entfalten, die in kleinem Maßstabe an das Tun der Strousberg und Baron Hirsch sowie der amerikanischen Eisenbahnkönige erinnert.

Der Direktor der Windauer Zweigstelle der Petersburger Diskontobank nämlich, Herr Utin, ein Jude, der einflußreiche Beziehungen hatte, kam auf den Gedanken, auch Windau durch eine Bahn mit dem Hinterlande zu verbinden und sagte sich mit Recht, daß hiermit ein gutes Geschäft zu machen sei. Der noch eisenbahnlose Windauer Hafen war damals von Libau, das seit einem Vierteljahrhundert eine Bahn besaß, recht erheblich überflügelt worden. Da Windau, wie wir noch hören werden, manche natürlichen Vorzüge vor Libau und Riga besitzt, hatte die Spekulation eine gesunde Grundlage. Utin rief eine Aktiengesellschaft ins Leben, an der auch die Kaiserin-Mutter mit erheblichen Mitteln beteiligt war, und ums Jahr 1900 wurde eine Bahnlinie gebaut, die Windau zunächst über Tuckum mit Riga, dann aber auch über Tuckum, Mitau und Kreuzburg (gegenüber Dünaburg, in Livland) auf kürzestem Wege mit Moskau und der sibirischen Bahn in Verbindung brachte. Der Erfolg des Unternehmens war vorzüglich, zumal da Utin auch für Errichtung eines großen Elevators für 50 000 t Getreide und eines Kühlhauses für Butter im Windauer Hafen Sorge trug. Sibirische Butter kam auf der Utinschen Bahn in Massen nach Windau und wurde von hier im Werte von jährlich 50 Millionen Rubel zumeist nach Deutschland und England ausgeführt. Dazu kam eine Getreideausfuhr von jährlich etwa 15 Millionen Rubel, eine gewaltige Einfuhr von amerikanischen landwirtschaftlichen Maschinen, die von der Utinschen Gesellschaft gleichzeitig vertrieben wurden, usw. Kurzum, das Unternehmen arbeitete mit hohem Gewinn. — Damit aber dem an sich entschieden großartigen Werke nicht der echt russische Charakter fehle, war der Bahnhof Windau mitsamt allen Utinschen Anlagen ziemlich weit von der Stadt entfernt auf dem rechten Ufer des Windau-Flusses außerhalb des Stadtgebietes angelegt worden. Auf diese Weise „ersparte“ die Gesellschaft alle städtischen Steuerabgaben. Um auch den Windauern die neue Linie nutzbar zu machen, hatte der Staat Herrn Utin verpflichtet, eine Eisenbahnbrücke nach der Stadt hin zu bauen. Nun entwickelte sich jedoch ein Komödienspiel, das lebhaft an des Baron Hirsch berüchtigten Bau der Orientbahn erinnerte. Mit endlosen Verzögerungen wurde der Bau der Brücke in Angriff genommen und langsam, sehr langsam gefördert. Als aber nur noch das Mittelstück fehlte, fand ein eigens hierzu bestellter Sachverständiger heraus, daß die Brücke verhängnisvoll für die geplante, verbesserte Schiffahrt auf der Windau sein werde und wahrscheinlich doch bald wieder abgerissen werden müsse. So wurde lieber die Brücke gar nicht erst vollendet, und die Stadt Windau ist nach wie vor durch den Fluß von ihrem Bahnhof getrennt.

Die gesamten Bahnen des Landes wiesen 1897 359 km Länge auf, 1911 575 km. Es entfallen somit auf den Kopf der Bevölkerung 0,82 m Schienenweg und auf den Quadratkilometer 21 m (in Deutschland 96, in Rußland 8 m). Die Bahnen sind ja für den russischen Inlandshandel von Libau und Windau recht brauchbar, für die sonstigen Verkehrsbedürfnisse des Landes aber so unzweckmäßig wie möglich angelegt. Läuft doch die Hauptrichtung der Bahnen parallel zur deutschen Grenze, ohne daß irgendwo ein direkter Übergang nach Deutschland über das vorgelagerte, schmale litauische Gebiet hinweg stattfindet! Preußen hatte zwar an zwei Stellen, von Memel nach Bajohren und von Tilsit nach Laugßargen, Bahnen bis unmittelbar an die alte russische Grenze vorgeschoben, die in der Verlängerung eine mit ziemlich geringen Kosten und fast ohne alle Kunstbauten herzustellende, gute Verbindung mit Libau und Mitau—Riga ermöglicht hätten. Aber die Russen waren hier, wie auch sonst, eifrig darauf bedacht, aus strategischen und wirtschaftlichen Gründen die Zahl der deutschen Grenzübergänge so klein wie möglich zu halten, und weigerten sich, jenen Bahnen eine Fortsetzung nach Kurland hinein zu geben. So kam das Kuriosum zustande, daß man, um auf der Bahn von Memel nach der nur 100 km entfernten Nachbarstadt Libau zu gelangen, eine Reise von fast 1000 km Länge über Insterburg—Eydtkuhnen—Koschedary zurücklegen und im günstigsten Falle 21—22 Stunden auf der Bahn verbringen mußte! Wie wenig die Russen bei ihren Bahnanlagen die Interessen der baltischen Provinzen im Auge hatten, wie sehr sie stets nur die militärischen Bedürfnisse im Auge hatten, zeigte die Tatsache, daß kurz vor Kriegs-

ausbruch von der russischen Regierung der Beschluß gefaßt wurde, zu den beiden schon vorhandenen Parallelbahnen zur deutschen Grenze, Mitau—Windau und Koschedary—Libau, noch eine dritte zu bauen, Kowno—Rossieny—Polangen, die wirtschaftlich völlig sinnlos war, aber militärisch eine sehr bedrohliche Flankierung Ostpreußens ermöglicht hätte.

Mit der deutschen Besetzung Kurlands ist nun natürlich auch die ganze Eisenbahn- und Wegepolitik des Landes auf eine neue Grundlage gestellt worden. Gute, neue Chausseen sind gebaut worden, so u. a. auch eine bessere Straße von Memel nach Libau, dazu eine ziemlich erhebliche Zahl neuer Bahnen, die zwar vielfach zunächst reine Militärbahnen sind und durchaus provisorischen Charakter tragen, die aber z. T. doch auch schon dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis des Landes wertvolle Dienste leisten. Mehrere von diesen neuen Linien entziehen sich der Erörterung bis auf weiteres, aber ausdrücklich hervorgehoben seien die beiden wichtigsten Bahnverbindungen, deren Eröffnung öffentlich bekanntgegeben ist: Tilsit—Tauroggen—Schaulen—Mitau, am 1. November 1916 dem Betrieb übergeben, und Memel—Prekuln—Libau, im Frühjahr 1916 eröffnet. Damit haben die beiden oben genannten Torsi Tilsit—Laugßargen und Memel—Bajohren ihre naturnotwendige Verlängerung erlangt, wobei von Schaulen aus, das ehedem nur über Mosheiki Verbindung mit Mitau hatte, jetzt eine direkte, kürzeste Bahn über Janischki nach Mitau geführt worden ist.

Um Kurlands Verkehrsbedürfnissen voll zu entsprechen, werden die neuen Bahnlinien dereinst noch um- und z. T. neugebaut werden müssen. Noch ist der Unterbau für keinen Schnellverkehr geeignet, die Zuggeschwindigkeit gering, das Gleis nur einfach! Auch die Führung der Bahn Memel—Prekuln—Libau, so sehr sie gegenüber dem früheren Zustand einen gewaltigen Fortschritt bedeutet, stellt immerhin noch einen zeitraubenden Umweg dar. Später wird, wenn Deutschland über Kurlands Eisenbahnbauten zu entscheiden haben sollte, außer der schon in großen Zügen ausgeprägten, noch verbesserungsfähigen Hauptlinie Riga—Mitau—Schaulen—Tilsit, eine zweite große Hauptlinie parallel der Küste in Betracht kommen, die von Memel möglichst gradenwegs nach Libau und von dort vielleicht im Bogen über Hasenpot und dem noch völlig eisenbahnlosen Goldingen nach Windau laufen müßte. Vorläufig ist Windau ja immer noch nur auf dem gewaltigen Umwege über Mitau auf dem Bahnwege erreichbar.

Sollte es sich aber dereinst darum handeln, Kurland verkehrspolitisch so eng wie möglich und mit den schnellstmöglichen Verbindungen an Deutschland anzuschließen, so ist noch eine ganz bedeutende weitere Verbesserung des heutigen Zustandes nötig, eine Verbesserung, von der auch das deutsche Memel hohen Vorteil haben kann. Die Erfahrung lehrt immer wieder, daß der Verkehr es liebt, altausgetretene Gleise, selbst wenn sie lange verlassen waren, zu gegebener Zeit immer aufs neue aufzusuchen. Vielleicht ist die Prophezeiung erlaubt, daß auch im Verkehr zwischen Deutschland und Kurland diese Erfahrung sich neuerdings bestätigen wird. Der mittelalterliche Verkehr ging, wie gesagt, von Königsberg über die Kurische Nehrung nach Memel, Libau und Riga. Würde dieser alte Verkehrsweg durch eine Eisenbahn neu belebt werden, so würden sich erhebliche Weg- und Zeitersparnisse gegenüber dem jetzigen Umweg über Insterburg ergeben. Eine Bahn über die Kurische Nehrung wurde ja schon seit Jahren geplant und würde wegen der eigenartigen Naturschönheiten der Nehrung ohnehin eine stark anlockende Wirkung auf das reisende Publikum ausüben. Sie würde aber auch recht erhebliche Abkürzungen gegenüber der heutigen Hauptstrecke darbieten, denen gegenüber die Notwendigkeit einer neuen, großen Memelbrücke zwischen Memel und Sandkrug nicht in Betracht kommen kann. Die Abkürzungen würden sich auf folgende Kilometerzahlen belaufen:

Heutiger Weg

| | | | |
|---|---|---|---|
| Königsberg—Insterburg | 91 km | | |
| Insterburg—Tilsit | 54 „ | | |
| Tilsit—Memel | 92 km | Tilsit—Dworniki | 138 km |
| Memel—Prekuln | 95 „ | Dworniki—Mitau | 113 „ |
| Prekuln—Libau | 41 „ | Mitau—Windau | 163 „ |
| Königsberg—Libau | 373 km | Königsberg—Windau | 559 km |

Neuer Weg

| | | | |
|---|---|---|---|
| Königsberg—Cranz | 28 km | | |
| Cranz—Memel | 98 „ | | |
| Memel—Libau etwa | 100 „ | | |
| Libau—Windau etwa | 115 „ | | |
| Königsberg—Libau | 226 km | Königsberg—Windau | 341 km |

Während heut, nach Einführung des deutschen Militärbahnbetriebs in Kurland, die schnellste Reisedauer zwischen Königsberg und Libau 11, zwischen Königsberg und Windau 19¾ Stunden beansprucht, wird man dann wohl künftig von Königsberg nach Libau in 4, nach Windau in 6 Stunden gelangen können. Nach Mitau und Riga bleibt die Verbindung über Tilsit—Schaulen die kürzeste.

### Binnenschiffahrtswege.

In noch weit höherem Maße als der Landverkehr sind die Wasserstraßen Kurlands für die heutigen Verkehrsansprüche als ungenügend zu bezeichnen. Trotz gelegentlicher Ansätze ist zur Russenzeit so gut wie nichts zur Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen geschehen, und man sagt nicht zu viel, wenn man behauptet, daß die vorhandenen Flüsse in älterer Zeit verhältnismäßig viel mehr als heut zur Hebung des Verkehrs des Landes beitrugen. Die oft winzigen Fahrzeuge alter Zeit gestatteten noch hier und da eine Nutzbarmachung von Wasserläufen, bei denen es uns schlechterdings unbegreiflich ist, wie sie jemals Transportzwecken dienen konnten. So erfahren wir aus alten Chroniken mit Staunen, daß z. B. die Misse und der Felliner Bach (in Livland) in den Dienst der Verkehrsbedürfnisse gestellt worden sind.

Die für Kurland wichtigsten Flüsse sind einmal die Düna, der größte Strom der baltischen Provinzen, der zwar nur auf eine verhältnismäßig kurze Strecke Kurlands Grenzen berührt, der aber doch für das Wirtschaftsleben des Landes hohe Bedeutung hat, ferner die Mitauer Aa und die Windau. Daneben wäre an kleineren Flüssen noch erwähnenswert die Heiligenaa (Swenta), die Sacke und die Bartau, die in den großen Libauer See fällt und als dessen Abfluß in Libau selbst das Meer erreicht. Erwähnenswert ist dabei, daß zwischen den Flüssen Windau und Bartau eine interessante Bifurkation besteht, ein natürlicher Wasserübergang, wie er auf deutschem Boden die Flüsse Haase und Ems miteinander verbindet oder in allergrößtem Maßstab in Südamerika den Orinoco und den Amazonenstrom. Von dem rechten Nebenfluß der Bartau, der Apsche, führt nämlich westlich von Windau ein Seitenarm unmittelbar in den Batanschen Bach hinüber, der der Windau von links zufließt. Von Heiligenaa, Bartau und Sacke kommt jedoch lediglich die Mündung selbst für Schiffahrtszwecke in Betracht. Es bleiben daher in der Tat nur die Schiffahrtsverhältnisse der Düna, der Mitauer Aa und der Windau etwas näher zu erörtern.

Die Stromlänge der Düna beträgt nach den zuverlässigsten Angaben 940 Werst = 1003 km, das Stromgebiet umfaßt 85 400 qkm. Die Quelle liegt im Dwinez-See 245 m über dem Meere. Die wichtigsten Abschnitte des Stromes sind, nach Meereshöhe, Länge und Gefälle geordnet, die folgenden:

| | Seehöhe m | Kilometer | Gefälle ‰ |
|---|---|---|---|
| Dwinez-See | 245 | 310 | 0,27 |
| Welish | 160 | 95 | 0,36 |
| Witebsk | 126 | 138 | 0,14 |
| Polozk | 107 | 85 | 0,08 |
| Drissa | 100 | 95 | 0,16 |
| Dünaburg | 85 | 115 | 0,15 |
| Jakobstadt | 68 | 18 | 0,44 |
| Ewst-Mündung | 60 | 27 | 0,81 |
| Kokenhusen | 38 | 28 | 0,29 |
| Friedrichstadt | 30 | 60 | 0,42 |
| Kurtenhof | 4½ | 32 | 0,13 |
| Mündung | 0 | | |

Diese natürlichen Verhältnisse des Düna-Stromlaufs sind bisher kaum durch irgend einen künstlichen Eingriff gestört worden. Der Fluß ist so gut wie völlig unreguliert, und die gefürchteten Stromschnellenstrecken, deren gefährlichste zwischen der Ewst-Mündung und Kokenhusen, der Strecke stärksten Gefälles, liegen, bedrohen die Düna-Schiffahrt, die als eine besonders zu lernende Kunst zu betrachten ist, heut mit ebenso viel Gefahren wie vor Jahrhunderten und fordern noch alljährlich Opfer an Fahrzeugen und Menschenleben. Erreicht doch das Gefälle am Andreasfelsen bei Stockmannshof 10 ‰!

Ohne weiteres für Dampfschiffe befahrbar sind daher, außer einigen kleineren, abgetrennten Strecken des Unterlaufs, nur die letzten 25 km der Mündungsstrecke der Düna. Hier weist der Fluß auch eine bedeutende Breite auf. In der Mündung bei Bolderaa ist er bis zu 1400 m breit, bei Riga 550 m, zwischen Kurtenhof und der Ewst-Mündung nur noch 300—450 m, darüber hinaus bis Warnowitz 170—320 m. Die Ewst selbst, der wichtigste Nebenfluß, ist nur für Boote und Flöße befahrbar.

Bei ausreichender Regulierung, für die seit langem ausführliche Entwürfe vorliegen, ohne daß die Russen etwas für deren Verwirklichung getan haben, kann die Düna eine vortreffliche Schiffahrtsstraße werden, und von der Frage der baldigen, endlichen Ausführung des seit Jahrhunderten vergeblich erörterten Düna-Dnjepr-Großschiffahrtsweges zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer wird in erster Linie die Zukunft Rigas abhängen. Zurzeit sind die Verbindungsmöglichkeiten dieser alten deutschen Stadt mit dem russischen Hinterland noch als höchst mangelhaft zu bezeichnen, und der unregulierten Düna-Wasserstraße ist der primitive, 7 Werst lange, einzige Kanal, der vom Düna-Nebenflüßchen Ulla zur Berésina und damit zum Dnjepr hinüberführt, vollauf angepaßt. — Auch unter den heutigen mangelhaften Verhältnissen vermittelte die Düna im Jahre 1900 immerhin einen Güterverkehr im Werte von 4 Millionen Rubel, der überwiegend stromaufwärts ging.

Die Mitauer oder Kurländische Aa kann sich zwar an Größe und Bedeutung mit der Düna nicht messen, doch sind bei ihr die natürlichen Schiffahrtsverhältnisse in mancher Hinsicht günstiger. Der Stromlauf ist insgesamt, einschließlich der beiden Quellflüsse Musha und Njemeneck (kleiner Memel) 270 bzw. 280 km lang. In der unterhalb Annenburg nur noch ein sehr geringes Gefälle aufweisenden, 110 km langen Mündungsstrecke können kleine Dampfer ohne weiteres verkehren, ebenso auf einer Strecke des rechten Nebenflusses Eckau. Oberhalb Annenburg, wo der Fluß volle 256 m breit ist, hört die Schiffbarkeit auf, da die Aa hier, wo sie zwischen Bausk und Annenburg die sogenannten „Dolomiten“ Kurlands durchbricht, ebenfalls Stromschnellen aufweist. Mitau selbst, das nur 4½ m über dem Meer liegt, hat ohne weiteres Dampferverbindung mit dem Meer, kann aber aus dieser Tatsache keinen Nutzen ziehen, da das geringe Hinterland und der übermächtige Wettbewerb der Nachbarstadt Riga die Bedeutung der Aa erdrücken.

Aussichtsvoller in mehr als einer Hinsicht ist daher die Schiffahrtsstraße des dritten größeren kurländischen Flusses, der Windau. Der Fluß ist 300 km lang und umfaßt ein Stromgebiet von 11200 qkm, fast der halben Größe Kurlands entsprechend. Doch gehört nur knapp die Hälfte davon zu Kurland selbst, der Rest zu Litauen. Die Längen- und Gefällverhältnisse des Flusses sind die folgenden:

| | Meereshöhe m | Länge km | Gefälle ‰ |
|---|---|---|---|
| Quelle | 213 | 140 | 1,22 |
| Grösen (Grenze von Kurland) | 42 | 85 | 0,31 |
| Goldingen | 10 | 75 | 0,13 |
| Mündung | 0 | | |

Bei Goldingen wird die natürliche Schiffbarkeit des Flusses durch den für baltische Verhältnisse bedeutenden Wasserfall der „Rummel“ unterbrochen, die je nach dem Wasserstand $1^1/_2$—$3^1/_2$ m hoch ist, bei einer Flußbreite von 100 m. Der bis Goldingen reichende Unterlauf zeichnet sich jedoch durch gute, z. T. vortreffliche Schiffbarkeit aus. Rund 10 km vor der Mündung ist der Fluß bis zu 200 m, in der Mündung selbst 149 m breit und durchweg 8 m tief, und bis Atlitzen hinauf, 20 km von der Mündung entfernt, sinkt die Tiefe kaum unter $5^1/_2$ m. Von Goldingen aus besteht daher im Sommer bei leidlich gutem Wasserstand ein regelmäßiger Raddampferverkehr nach Windau hinunter, und in alter Zeit konnten selbst Seeschiffe ohne weiteres bis Goldingen hinauf gelangen. So hören wir, daß im Jahre 1454 hier in Goldingen 10 zur Fahrt nach Ostpreußen bestimmte Seeschiffe, mit Kriegsvolk und Vorräten beladen, die Reise zum Ordensland antraten. Die Tatsache, daß mittelalterliche Seeschiffe Goldingen anlaufen konnten, mag ferner dazu beigetragen haben, daß an dieser Stelle zurzeit von den Ordensrittern ein Konturenschloß, die Jesusburg, angelegt wurde, unter dessen Schutz in den Jahren 1242—1245 der Flecken Goldingen entstand, und auch der Umstand, daß dieser im Jahre 1355 zur Stadt erhobene Ort zeitweilig, um 1600, die Residenz der kurländischen Herzöge bildete, mag mit der Erreichbarkeit für Seeschiffe zusammengehangen haben. Auch die für das 15. Jahrhundert feststehende Zugehörigkeit Goldingens, das damals, nach dem Zeugnis des flandrischen Ritters Lannoy (1413), eine befestigte Stadt war, zum livländischen Städteverband der Hanse (dem sich übrigens auch Windau anschloß), ist wohl vornehmlich unter diesem Gesichtspunkt zu verstehen.

Über Goldingen hinaus ist die Windau nie zu Schiffahrtszwecken von nennenswerter Bedeutung benutzt worden, wobei das Vorhandensein des Rummel-Wasserfalles natürlich ausschlaggebend mitwirkte. Wohl aber ist schon frühzeitig der Plan erörtert worden, die Windau-Schiffahrt zu verbessern, den Wasserfall durch einen Kanal zu umgehen und alsdann die mittlere Windau durch einen Kanal an schiffbare Nachbarflüsse anzuschließen. Im Jahre 1631 erhielt ein gewisser Jakob Jaspers ein Handelsmonopol auf dem Fluß gegen die Bedingung, daß er eine Schiffahrtsregulierung vornehme. Doch hat Jaspers anscheinend nichts getan, um dieser Verpflichtung nachzukommen. Gleichzeitig begann der sehr tatkräftige und weitschauende Herzog Jakob von Kurland einen Kanal zur Umgehung der Rummel zu bauen; das Werk wurde aber ebenfalls nicht vollendet. Dagegen ging man im Jahre 1825 mit besserem Erfolge neuerdings daran, die mittlere Windau zu regulieren und einen Kanal zwischen der Windau und dem Njemen unter Benutzung der Dubissa (Dobese) anzulegen, der bei Talucie von der Windau (Wenta) abzweigt und nördlich Kurtowjany verläuft, um östlich von Skaudwile in die Dubissa zu münden. Als das Werk aber nach siebenjähriger Bauzeit vollendet war, wurde ihm durch den polnischen Aufstand die Lebensmöglichkeit bis auf weiteres genommen, und es verfiel in der Folge wieder, ohne daß es jemals praktische Bedeutung erlangt hätte.

In den letzten Jahren vor dem Kriege liebäugelte die russische Regierung jedoch in steigender Lebhaftigkeit mit dem Plane einer Erneuerung des Njemen-Windau-Kanals. In ihrem stets eifrigeren Streben, den deutschen Häfen zugunsten der eigenen am baltischen Gestade Abbruch zu tun, hoffte sie, von der wichtigen Njemen-Schiffahrt einen erheblichen Teil nach Windau ablenken und die Schiffahrt, die nur ungern die natürlichen Flußläufe zugunsten von Kanälen aufgibt, durch besondere Vergünstigungen veranlassen zu können, Tilsit und Memel zugunsten von Windau zu verlassen. Bei Kriegsausbruch war der Plan über das Stadium der Vorerwägungen noch nicht hinausgediehen, aber er hing doch als eine immerhin bedrohliche Wolke des Unheils über der Zukunft der deutschen Häfen im Memelgebiet. Mit der deutschen Besetzung von Kurland dürfte die Gefahr gebannt und das Kanalprojekt begraben sein.

Wie die Dinge lagen, spielte nun die Windau oberhalb Goldingen im Handels- und Verkehrsleben Kurlands nur insofern eine Rolle, als sie in umfangreichem Maße der wilden Flößerei diente. Aus den im ganzen oberen Windaugebiet reichlich vorhandenen Wäldern wurden die Holzstämme einfach in den Fluß geworfen und trieben regellos nach Goldingen hinab, wo sie mit Hilfe von Seilen aufgefangen wurden. Auf der unteren Windau war, um die Schiffahrt nicht zu gefährden, die wilde Flößerei verboten und nur ein Hinuntertreiben des Holzes in ordnungsmäßig gebundenen Flößen gestattet. Da aber diese Form des Flößereibetriebs natürlich kostspieliger war als das wilde Flößen, so hätte man nicht in Rußland sein müssen, wenn nicht des öfteren zu geeigneten Zeitpunkten, sobald besonders große Mengen angetrieben waren, die das Holz auffangenden Seile „von selber“ gerissen und die mit der Überwachung beauftragten Beamten regelmäßig veranlaßt worden wären, den Schaden erst zu bemerken, wenn es zu spät war und die Stämme bereits nach Goldingen hinunter trieben. Schiffe, die zu solchen Zeiten in Windau lagen, wurden vorher, um kostspielige Schadenersatzprozesse zu verhüten, auf die in Rußland üblichste Weise überredet, ihre Fahrt aufzugeben oder zu verschieben, und man sagt, daß nicht ganz selten die zu erwartende Abstandssumme es war, die Eingeweihte veranlaßte, kurz bevor die Seile rissen, ein Schiff von Windau nach Goldingen hinaufbringen zu wollen und diese Absicht natürlich rechtzeitig bekanntzugeben. Alles kam dabei auf seine Kosten, nur nicht die Achtung vor den Gesetzen.

### Seehäfen.

Außer Riga, das ja bereits zu Livland gehört, erlangte unter den für Kurland wichtigen Seehäfen zunächst nur Windau einige Bedeutung. Hier, in der Windau-Mündung, besaß der deutsche Orden bereits im Jahre 1290 einen Hafen und

Warenniederlagen. Bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts war Windau, das 1378 Stadt geworden war, unbestritten der erste Seehafen Kurlands. Im 17. Jahrhundert spielte dieser sogar eine Rolle, die bei günstiger Fortentwicklung dem „Gottesländchen" den Blick übers Weltmeer hätte verschaffen können. Der hochbedeutende Herzog Jakob von Kurland (1642—81) begann, ähnlich wie sein großer Zeitgenosse, Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, auf eigene Faust Welthandels- und Kolonialpolitik zu treiben und stützte sich dabei auf den Windauer Hafen. Von hier aus entsandte er Handelsflotten nach Westafrika und Tabago und ließ auf einer Schiffswerft im Windaufluß, 6 km von der Mündung entfernt, wo an der Mündung des Patzkulbaches ein vortrefflicher, 10 m tiefer Naturhafen sich findet, nicht weniger als 75 Handels- und 44 Kriegsschiffe, von denen einige mit bis zu 70 Kanonen bestückt waren, bauen. Auch ein Winterhafen, dessen Reste noch vorhanden sind, wurde von Herzog Jakob ebendaselbst angelegt.

Seit dem 18. Jahrhundert wurde Windau allmählich von Libau überflügelt. An der Stelle dieser Stadt wird im Jahre 1253 ein Dorf Liwa erwähnt und in der Ordenszeit eine Ansiedlung am Liwahafen, der Mündung des Abflusses aus dem Libauer See, der allerdings schon frühzeitig versandete. Doch hatte dieser Hafen lange keine irgendwie nennenswerte Bedeutung, und in der Zeit, da die Vogtei Grobin, zu der Libau gehörte, von 1590 bis 1609 an das Herzogtum Preußen verpfändet war, war der Ort noch nicht einmal Stadt. Erst im Jahre 1625, volle 247 Jahre später als Windau, erhielt Libau Stadtrechte. Als Hafen entwickelte sich der Ort erst, nachdem an Stelle des versandeten Liwa-Flüßchens in den Jahren 1693 bis 1703 der 85 m breite und 5,7 m tiefe Hafenkanal gegraben war, der den Libauer See mit dem Meere verbindet und der bis heut den Haupthandelshafen der Stadt darstellt. Nun nahm Libau einen kräftigen Aufschwung und überflügelte bald Windau erheblich, vor dem es, ebenso wie vor Riga, den Vorzug fast gänzlicher Eisfreiheit voraushatte. Der Libauer Hafen ist durchschnittlich nur 1,3 Tage im Jahr und in den meisten Wintern überhaupt nicht durch Eis gesperrt. Selbst in dem sehr strengen Winter 1916/17 wies er nur an zehn Tagen, vom 31. Januar bis 9. Februar, eine zusammenhängende, starke Eisdecke auf. Weiter trug zum Emporblühen Libaus der Umstand bei, daß hier schon 1810 ein Seebad gegründet wurde, das, bis heut sorgsam gepflegt, sich in Friedenszeiten regen Besuches erfreute. Windau folgte auf diesem Wege 1836, vermochte aber bis in die jüngste Zeit den Vorsprung Libaus nicht mehr einzuholen. Libau saugte auch den sonstigen Schiffsverkehr der Umgebung merklich an. Polangen z. B., das im Jahre 1842 noch eine Ausfuhr im Werte von 1,4 Millionen Rubel aufwies, hat seinen Verkehr ganz an Libau abgeben müssen, und Memel erlitt zwar, infolge seiner günstigen Lage am Memelstrom, durch die russische Schwesterstadt nicht gerade einen Rückgang seines Handels, hat doch aber auch in den letzten 50 Jahren vor dem Weltkrieg keine Fortschritte mehr machen und seine Bewohnerzahl nicht vermehren können, da die russische Regierung bestrebt war, dem deutschen Hafen nach Möglichkeit das Hinterland abzugraben und den Verkehr von Kurland und Litauen nach Libau hinzuziehen, dessen Handelshafen seit den siebziger Jahren mit einem Kostenaufwand von etwa 70 Millionen Rubel wundervoll ausgebaut wurde. Den Höhepunkt erreichte das Streben der Russen, Libau zu entwickeln, als am Ende des vorigen Jahrhunderts 4 km nördlich der Stadt der Bau eines großartigen Kriegshafens begann, der unter Aufwendung reicher Mittel in großzügigster Weise in Angriff genommen wurde und eine eigene, neue „Kriegshafenstadt" aus dem Nichts erstehen ließ.

Die Geschichte des Libauer Kriegshafens ist auch wieder so echt russisch wie möglich. Ungeheure Summen wurden in den Hafen, seine Befestigungen und militärischen Anlagen hineingebaut. Sehr viel Geld versickerte außerdem in den in Rußland stets vorhandenen und im Falle Libau besonders durstigen Nebenkanälen, so daß die Libauer zwischen den Kosten des Kriegshafens „ohne" und „mit Diebstahl" einen vielsagenden Unterschied machen. Eine Milliarde Rubel sind für das Unternehmen etwa ausgegeben worden, und nachdem dies geschehen und der Hafen zu etwa zwei Dritteln fertiggestellt war, wurde er am 1. November 1908 — aufgegeben! Die baltische Flotte, für deren Aufnahme er bestimmt gewesen war, lag seit dem Tage von Tsushima (27./28. Mai 1905) größtenteils auf dem Grunde der japanischen See, und nunmehr war der neue Kriegshafen, der seine Spitze hauptsächlich gegen Deutschland kehrte, in der Hauptsache überflüssig. Das hinderte jedoch nicht, daß der russische Kriegshafen nach der Einnahme durch die Deutschen (8. Mai 1915) der deutschen Flotte ein höchst wertvoller Stützpunkt geworden ist. — Die Stadt Libau als solche hatte übrigens erheblichen Schaden vom Bau des Kriegshafens, denn der Grund und Boden, auf dem dieser angelegt wurde, war städtischer Besitz. Für die Abtretung verlangte die Stadt 4 Millionen Rubel, aber hierfür war von dem sonst so verschwenderisch aufgewandten Geld kein Fonds übrig. Mit Ach und Krach erlangte Libau schließlich eine Entschädigung von 700 000 Rubel zugesprochen. Aber das war im Jahre 1914, und als gleich darauf der Krieg ausbrach, geriet auch diese bescheidene Zahlung in Vergessenheit. Indirekt freilich hat die Stadt den Verlust reichlich hereingeholt, denn von den Bauherren und den später in Libau garnisonierenden russischen Offizieren floßen den Libauern gewaltige Ströme Geldes zu.

Was Libau gegen Ende vorigen Jahrhunderts für den kurländischen Außenhandel zu bedeuten hatte, geht am klarsten daraus hervor, daß von dessen Gesamtwert im Jahre 1897 (116,962 Mill. Rubel) nicht weniger als rund $^4/_5$ auf Libau entfielen (92,56 Millionen Rubel). Die Zahl der in Libau verkehrenden Schiffe, die im Jahre 1878 zum

ersten Male 1000 erreicht hatte, war 1913 auf 1700 gestiegen. Im Jahre 1908 kamen 1442 Schiffe mit 744 027 t an, und 1452 Schiffe mit 745 817 t liefen aus. 1911 stieg die Zahl auf 1701 und die Tonnage auf fast 1 Million t (974 749).

Ganz urplötzlich aber bewirkte die oben geschilderte Utinsche Eisenbahnpolitik, daß der schon ganz in den Hintergrund gedrängte Windauer Hafen seit 1908 Libau aufs neue überflügelte.

Der Wert des Handels beider Häfen in Ein- und Ausfuhr entwickelte sich folgendermaßen (in Mill. Rubel):

| | 1880 | 1890 | 1900 | 1905 | 1910 | 1912 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Libau . . . . | 35,66 | 55,79 | 86,33 | 67,16 | 76,95 | 104,25 |
| Windau . . . | 2,54 | 0,97 | 1,70 | 35,04 | 83,98 | 122,35 |
| Riga . . . . | 90,54 | 76,53 | 131,57 | 225,19 | 336,06 | 372,85 |

Die Zahlen für Riga sind zum Vergleich beigefügt. Riga ist zwar der Haupthafen Livlands, kommt aber auch für Kurland recht erheblich in Betracht, da das sogenannte Oberland Kurlands, die Kreise Friedrichstadt und Illuxt, an die Düna angrenzen und somit in der Hauptsache auf Riga als Hafen angewiesen sind.

Der Aufschwung Windaus seit der Jahrhundertwende muß selbst für unser an große Dimensionen gewöhntes Zeitalter als erstaunlich bezeichnet werden: eine Versiebzigfachung des Außenhandels in 12 Jahren — das ist fast beispiellos! Die Gründe für diese bemerkenswerte Entwicklung sind oben dargelegt worden. Es sei daher nur noch hinzugefügt, daß die hauptsächlichsten Einfuhrprodukte Windaus Kohlen, Heringe und Maschinen, vornehmlich landwirtschaftliche Maschinen, sind, während an seiner Ausfuhr zumeist Butter, Getreide, Leinsaat und Holz beteiligt sind. An der russischen Gesamtausfuhr (1518,8 Millionen Rubel) waren 1912 die kurischen Häfen, wie folgt, beteiligt: Libau mit 5,7, Windau mit 7,5, Riga mit 17,8 %, an der Einfuhr (1171,8 Millionen Rubel) Libau mit 3,3, Windau mit 2,5, Riga mit 15,2 %.

Würde Rußland in der letzten Zeit vor dem Kriege nochmals vor der Wahl gestanden haben, ob Libau oder Windau als kurländischer Haupthafen auszubauen sei, so wäre die Wahl vermutlich auf Windau gefallen, denn wenn auch daselbst die winterlichen Eisverhältnisse ein wenig ungünstiger sind als in Libau, so sind doch dafür die natürlichen Vorbedingungen zur Schaffung eines großen Hafens sehr viel besser, und man hätte es dort nicht nötig gehabt, wie es in Libau erforderlich war, erst durch gewaltige, kostspielige Molenbauten ein hinreichendes Hafenbecken zu schaffen. Nachdem nun aber einmal in den achtziger Jahren die Entscheidung für Libau gefallen und überdies dortselbst auch der große Kriegshafen entstanden war, galt die Fürsorge der russischen Regierung auch weiterhin Libau in höherem Maße als Windau. Als am 17. April 1912 ein Gesetzentwurf unterzeichnet wurde, wonach 5 Jahre lang je 12 Millionen Rubel für die Verbesserung und den Ausbau russischer Seehäfen aufgewandt werden sollten, wurde für ein auf 8,6 Millionen Rubel veranschlagtes Projekt zur Verbesserung des Libauer Hafens, das den Bau neuer Molen und Kais und eine Vertiefung des Vorhafens auf 31, der Hafen- und Haupteinfahrt auf 32 Fuß anstrebte, sofort eine erste Rate von 4 580 000 Rubel bewilligt. Für Windau dagegen, wo es sich darum handelte, neue Kaimauern für tiefgehende Segelschiffe zu bauen und durch Baggerung den Außenhafen auf 30, den Innenhafen auf 26 und die Flußmündung 12 Werst weit und 22 Fuß zu vertiefen, wurden zunächst nur 690 000 Rubel angewiesen.

Zur Beurteilung der Ausfuhrmöglichkeiten Kurlands sei bemerkt, daß das „Gottesländchen“ auf den Kopf seiner Bevölkerung (674 034 Köpfe nach der letzten Volkszählung von 1897!) nach dem Stande der letzten Friedensjahre 81 kg Getreide ausführen konnte. Das Land erzeugte 1910:

1 181 561 t Kartoffeln,
480 143 t Roggen,
364 981 t Hafer,
315 271 t Gerste,
59 435 t Weizen,
22 476 t Hülsenfrüchte.

Hierzu kommen reiche Viehzuchterzeugnisse, denn der auf den Kopf der Bevölkerung entfallende Viehbestand ist, außer bei den Schweinen, durchweg erheblich größer als in Deutschland. Er stellte sich 1910 für je 100 Einwohner auf:

42 Rinder,
33 Schafe,
19 Schweine,
14 Pferde.

Diese an sich schon recht stattliche landwirtschaftliche Produktion erscheint noch in ganz anderem Lichte, wenn man berücksichtigt, daß sie bei den ausgedehnten Ödländereien einer ganz bedeutenden Steigerung fähig ist. Sachkenner glauben, daß im Baltenland nach und nach Platz für 2 Millionen neuer Bauern wäre.

Neben den landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist das Holz das wichtigste Landesprodukt. Nicht weniger als 45 % (in Deutschland 26 %) der gesamten Fläche sind von Wald bedeckt. Die Holzausfuhr erfolgt zum Teil über Windau und in noch viel höherem Maße über Riga. Die Holzausfuhr Rigas belief sich im Jahre etwa auf 80 Millionen Pud und hatte einen Wert von 1105 Millionen Rubel. Im Jahr kamen etwa 20 000 Flöße dünaabwärts nach Riga, die meisten unmittelbar nach erfolgtem Eisgang, wenn der Strom wasserreich und die Gefahr der Stromschnellenstrecke dementsprechend verringert war. Zuweilen langten an einem Tage 1000 Flöße in Riga an. Ihr Holz entstammte selbstverständlich nicht Kurland allein, sondern auch entlegeneren Teilen des russischen Reiches. Nächst dem Holz spielen im Rigaer Hafen Eier, Flachs und Felle die bedeutendste Rolle. Daß im übrigen für die Leistungen der kurländischen Seehäfen noch andere, von fernher kommende Erzeugnisse, hohe Wichtigkeit haben, war bereits aus der Angabe über den Anteil der sibirischen Butter an der Windauer Ausfuhr zu ersehen.

## Deutschland im Ring der Weltwirtschaft.

Von Dr. Frhr. von Mackay-München.

Emil Zimmermann hat verdienstvollerweise in einer Reihe von Zeitschriften und in umfassender, das Problem von allen Seiten beleuchtender Form[1]) die unbedingte Notwendigkeit einer großzügigen Kolonialpolitik als Kriegsziel ersten Ranges kraftvoll vertreten. Die Bedeutung der Studien liegt indessen nicht so sehr in der Klarstellung des weittragenden Gewichts der kolonialen Machtfragen an sich, sondern darin, daß diese im Rahmen tiefschürfender Untersuchung ihrer Beziehungen zum System der Weltwirtschaft, zu deren modernen Lebensgesetzen und Entwicklungsstrebigkeiten gestellt werden. Die Grundlagen seiner Betrachtungsweise und die Hauptergebnisse seiner Kritik sind etwa folgende: Die bedeutsamste, viel zu wenig beachtete Erscheinung im zeitgenössischen Wirtschaftsgetriebe ist die Umbildung Englands von einem Fabrikationsland in ein Rohstoffland. Unter Rohstoffen kann billigerweise verstanden werden nicht nur was zum Lebensbrot der Industrie gehört, sondern auch, was die Unterlagen der menschlichen Ernährung bildet, zumal beide Gruppen, wie es beispielsweise bei Ölen deutlich in Erscheinung tritt, in der Praxis des Bedarfs und Verbrauchs manchmal zusammenfließen, ebenso wie sie in den modernen Betriebsformen immer enger sich berühren. Insofern aber ist die landläufige Anschauung vom Fabrikanten- und Rentnerstaat England und von Deutschland, in dem bäuerliche und industrielle Wirtschaft sich glücklich die Wage gehalten habe, schief und irreführend. Während das Vereinigte Königreich auf seinem Entwicklungsgang zum größerbritannischen Weltstaat sich immer unabhängiger in der Rohstoffversorgung vom Ausland gemacht hat, ging das Deutsche Reich den entgegengesetzten Weg; die Kopfrate seiner Rohstoffeinfuhr hatte bei ihm vor dem Krieg einen Wert von 23,02, bei England samt Kolonien von 12,13 Mark. Hierin liegt das Kennzeichen der Schwäche der deutschen Wirtschaftsorganisation, aber auch eine tiefste Ursache des Scheiterns aller deutsch-britischen Versöhnungsversuche. Die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts seiner Zahlungsbilanz machte es für Deutschland nötig, die Unkosten des Rohstoffbezugs durch ständig verstärkte Ausfuhr von Fertigfabrikaten hereinzubringen. So kam es, daß „sein Kolonialreich unter fremder Flagge lag", daß es im Auge des Auslands wie ein Parasit betrachtet wurde, der sich von fremdem Blut nährte und das Ausland aussaugte, daß es in Wahrheit ebensosehr dem Charakter des Welthändlerstaats sich näherte, wie England auf das Ideal des Selbstversorgungsstaats zusteuerte. Unter Bülow, da es hieß, unsere Interessen seien überall, wurde dieser verhängnisvolle Entwicklungstrieb der deutschen Weltwirtschaft gepflegt und gehätschelt; erst Bethmann Hollweg erkannte die Abschüssigkeit des Pfads und legte das Hauptgewicht auf die Steigerung der kolonialen Rohstoff-Eigenerzeugung. Das ist der Weg, der nach dem Krieg erst recht frei zu machen und auszubauen sein wird. Auf einem großzügig entwickelten und organisierten mittelafrikanischen Kolonialreich beruht Deutschlands Zukunft. Es wird uns vom Ausland im Rohstoffbezug unabhängig machen und dem Auslandsdeutschtum, das jetzt nur Kulturdünger auf fremdem Boden ist, ein Sammellager für fruchtbare nationale Arbeit werden. „Erst wenn unsere Feinde sich sagen, daß jeder Deutsche, den sie verlieren, eine Tonne Baumwolle, ein Doppelzentner Öl mehr für Deutschland ist, wird der große Friedenstag für alles Deutsche auf Erden anbrechen."

Was im Anfang dieser Schlußfolgerungskette steht, sind gewiß jedem politisch denkenden Deutschen einleuchtende Wahrheiten; auf der anderen Seite kann man sich bei genauerer Prüfung der Zwischenglieder über manche Bedenklichkeiten, Einseitigkeiten und Unklarheiten des entrollten Weltbildes unmöglich hinwegtäuschen.

Daß die Entwicklung unserer Kolonien zu Rohstofflieferanten hinter der Bedarfssteigerung des Mutterlands weit zurückblieb, ist gewiß, aber auch natürlich genug. Gut Ding will Weile haben; es bedarf selbstverständlich geraumer Zeit, bis die Bestellung unserer jungen Schutzgebiete aus den Kinderschuhen herausgewachsen und leistungsfähige Erzeugungsgebiete wurden. Billigerweise kann nicht behauptet werden, daß Bülow dieses Ziel aus dem Auge gelassen und Bethmann erst es klar als wichtiges Problem deutscher Weltpolitik in den Vordergrund gestellt habe; als dringlich zu lösende Aufgabe stand es vielmehr der deutschen Nation vor Augen seit den Tagen, da dem Reichstag die Vorlage über die umfangreichen afrikanischen Eisenbahnbauten zuging. Wie schnell gerade im Vergleich zu den englischen Kolonien seitdem Deutsch-Übersee wirtschaftlich vorangeschritten ist, möge ein einziges, besonders kennzeichnendes Beispiel klarstellen. Der Gesamthandel Nigerias stieg im Jahrfünft 1907—1911 von 142 auf 196 Millionen Mark oder 39 v. H., derjenige Deutsch-Osts von 16 auf 68 Millionen oder um 329 v. H. Dabei besitzt Nigerien, bei ungefähr gleichem Umfang, eine das deutsche Schutzgebiet um das Doppelte an Kopfzahl überragende und an Arbeitsgeschick und Kultur weit überlegene Bevölkerung, ist zweimal so lang in britischem Besitz als jenes und verfügt in seinen riesenhaften Ölpalmenbeständen über einen natürlichen Reichtum, dem unsere Kolonie nichts Ebenbürtiges an die Seite zu stellen hat. Am Handel Nigerias war Deutschland 1911 mit 30 v. H. (woher Zimmermann die von ihm gelegentlich angegebene viel höhere Quote ableitet, weiß ich nicht) beteiligt,

[1]) Erwähnt seien nur von den mir zu Gesicht gekommenen Arbeiten: Das größere Deutschland: „Industrie- und Rohstoffland, unser Weltwirtschaftsziel"; ebenda: „Weshalb aktive Kolonialpolitik für Deutschland?"; Deutsche Politik: „Die Verschwörung unserer Rohstofflieferanten"; Allgemeine Zeitung: „Gegen den wirtschaftlichen Trutzbund"; Preußische Jahrbücher: „Die Frage nach dem Kriegsziel".

und zwar hauptsächlich an den Verschiffungen von Palmöl und Palmkernen (Wert 1911: 89 Millionen Mark oder 87 v. H. der Gesamtausfuhr!), die zum großen Teil nach Hamburg zur Margarinefabrikation gingen. Die Vermittlerin dieses Handels war die Woermann-Linie. Sie hat durch geschickte Organisation es bekanntlich vermocht, den Einfluß der Britisch-India Steam Nav. Co. auszustechen und die Vorhand in dem ganzen Bereich des Golfs von Guinea bis hinab nach Swakopmund zu erlangen. Nun meint Zimmermann, in der Weltverkehrspolitik habe sich der Begriff der abgegrenzten Arbeitszonen für die Industrievölker herausgebildet, während der Deutsche dem Schlagwort gehuldigt habe: lieber in englischen als in deutschen Kolonien arbeiten!, um so den Geruch des modernen Juden im Ausland anzunehmen. Der Mutterschoß dieser Behauptung ist ein an sich richtiges, in der Verallgemeinerung aber irreführendes Prinzip. Der Welthandel ist und bleibt auf die internationale Interessenverflechtung gestellt; die gegenwärtige Abneigung gegen deren Verwicklungen ist gewiß psychologisch begreiflich genug, beruht aber auf denselben Trugschlüssen wie der Merkantilismus des 17. und 18. Jahrhunderts, der sich gegen die elementare Kraft wirtschaftlicher Naturgesetze nicht halten konnte und in der neubelebten Form des 20. Jahrhunderts ebenso wenig sich behaupten können wird. Woermanns westafrikanische Verkehrsschöpfung würde immer ein lebensschwaches Gebilde geblieben sein, wenn sie sich nur auf den deutschkolonialen Dienst beschränkt hätte; sie mußte die Erzeugungs- und Absatzverhältnisse des ganzen tropischen Küstengebiets des schwarzen Erdteils einheitlich zusammenfassen, um auf ihre Rechnung und zu der tatsächlich erlangten Übermacht zu gelangen. Keine noch so weiträumige Abgrenzung des deutsch-mittelafrikanischen Kolonialreichs der Zukunft würde an dieser Tatsache etwas ändern, weil der internationale Handel sich nicht nur nach dem Güteraustausch, sondern nach Rücksichten auf Gewinn und Bezahlung durch Frachtführung, Bankspesen, Schuldtitel regelt. Der Grundirrtum der Merkantilisten bestand in der Auffassung, daß beim Verkehrswettbewerb zwischen zwei Wirtschaftsmächten die eine notwendig um so viel ärmer werden müßte, als die andere reicher wurde; gerade die Beziehungen zwischen Deutschland und England im 19. Jahrhundert, die in solchem Kampf beide gewannen, sind der deutliche Beweis des Gegenteils. Im übrigen ist durch den Siegeszug deutscher Wirtschaft Großbritannien keineswegs überall aus dem Feld geschlagen und mit dem Ende seiner weltwirtschaftlichen Machtstellung bedroht worden. 1892 betrug der Anteil Deutschlands am gesamten Außenhandel der Welt 10,8, zwanzig Jahre später 12,9 v. H., ein gewiß nicht übermäßiger Fortschritt. Im gleichen Zeitraum sank Englands Anteil von 20,9 auf 16,6 v. H. zurück: schon der stärkere Unterschied beweist, daß es den Rückgang nicht allein dem Aufkommen Deutschlands, sondern einer ganzen Reihe vorwärtsstrebender Nationalwirtschaften, vorab der nordamerikanischen, zu danken hat. Während England an den einen Fronten des Kampffeldes manche Stellungen räumen mußte, hat es an anderen Linien desto kraftvoller sich behauptet: so in Ostasien, von wo aus wiederum eigentümliche Schlaglichter auf das Kapitel der „Interessenverflechtung“ sich breiten. Die britischen Anteile am chinesischen Außenhandel betrugen 55,8 v. H. in 1908, 48,3 in 1912, die deutschen in den gleichen Jahren 3,1 und 4,1. London hat also seine Herrenstellung in glänzender Weise behauptet, wenn man bedenkt, daß der geringe Quotenverlust fast einzig auf Rechnung Japans fällt, das eben unter günstigen natürlich-geographisch gegebenen Bedingungen in den Kampf eintrat und 1903 bis 1912 seine Einfuhr nach China um nicht weniger als 204 v. H. steigerte! England hat bekanntlich durch den Jangtsevertrag sich Mittelchina, Herz und Lunge des chinesischen Reichs, als Einflußzone zu sichern gesucht, aber vergeblich! Die einzige Frucht des diplomatischen Schachzugs waren ewige politische Verwicklungen und das Fazit, daß gerade dort Tokio seinen abendländischen Verbündeten am eifrigsten und mit großem Erfolg auszustechen suchte. Vom britischen Anteil entfielen allein 29,3 v. H. auf den Hongkonger Handel, der reiner internationaler Durchfuhrverkehr ist; England bewegte also unter seiner Flagge große Mengen deutscher Güter und nützte so seinen Vorrang in doppelter Weise vorteilhaft aus. Die Bewirtschaftung der großen überseeischen Weltmärkte läßt sich unmöglich regionalisieren, der Strom ihres Handels nicht in künstliche Kanäle zwingen; Auslese der Tüchtigsten nicht im wilden, sondern wohltätig durch Verträge freiheitlichen Geists geordneten Spiel der Kräfte und deren vernünftiges Zusammenwirken sind unveräußerliche Gesetze der arbeitenden und wirtschaftenden Menschheit. Wenn sie der Ring der Verbandsmächte durch den wirtschaftlichen Nachkrieg über den Haufen rennen will, so wird er trotz aller Kraftaufwendung bei der Hetze sicherlich letzten Endes auf Granit beißen. Zimmermann warnt vor der Unterschätzung der Gefahr dieses Vorgehens. Das mag angemessen sein; berechtigter aber noch ist vielleicht heute die Mahnung, nicht in das Gegenteil der Überschätzung zu verfallen. In all' den Konferenzen, in denen bislang über den Boykott Deutschlands beraten wurde, herrschte der in Phrasen fiebernde Demagogengeist vom Schlag der modernen Ententepolitiker, für den der Maulheld Lloyd George charakteristisch ist. Beim Friedensschluß wird er sicherlich, wie es schon heute in England deutlich erkennbar wird, seine Stimme an nüchtern denkende wirkliche Staatsmänner abgeben müssen; wer das Problem in diesem Licht anschaut, wird notwendigerweise mehr Gewicht als auf die Marktschreierversammlungen an der Themse und Seine auf das Urteil von Männern wie Lord Beauchamp, John Simon, Hugh Bell, Harway, Victor Cambon, Tugan-Baranowskij legen, die als maßgebliche Fachmänner und führende Industrielle, sämtlich die Unsinnigkeit der Nachkriegsidee klargelegt haben. Daß Großbritannien auf dem besten Weg des Über-

gangs zum Schutzzoll ist, kann gewiß nicht geleugnet werden. Aber unverkennbar ist der eigentliche Quellgrund der auf die Frontschwenkung hinwirkenden Druckkräfte keineswegs Altengland, sondern überseeischer Boden: vorab der indische Nationalismus, der glücklich die Erhöhung des Baumwollzolls von 3½ auf 7 v. H. durchgesetzt hat, und die sich selbstregierenden Dominien, die damit ihr Ziel erreichen, daß ihnen ihre Rohstoffe zu höheren Preisen abgenommen werden, während sie die englischen Fabrikate für billiges Geld erhalten. Ob daher das Ergebnis der ganzen Bewegung mehr sein wird als ein größerbritannischer Zollbund im Sinn Chamberlains, ist abzuwarten. Hugh Bell, der Bergwerksmagnat, hat die alte Wahrheit, daß Deutschland Englands bester Kunde sei und bleibe und daß London durch den Kampf mit ihm sich selbst tief ins Fleisch schneide, wie folgt, abgewandelt. Der Plan, eine zufällig durch diplomatische Künste und nach politischen Zweckmäßigkeitsgesetzen zusammengenietete Bundesgemeinschaft zu einem lebendigen Wirtschaftskörper von einheitlich geregeltem Blutumlauf zu gestalten, sei eine Utopie. Großbritanniens Weltmachtschöpfung beruhe auf dem Freihandel; die Einnahmen von 50 Millionen Pfund im Kriegsbudget wären stets unerreichbar gewesen, wenn nicht die Häfen des Vereinigten Königreichs jedem Verkehr mit offenen, ungeschützten Märkten zugänglich gewesen wären. Bradford, Plymouth, Bristol, Manchester nicht minder als Hull und Edinburgh würden ein Wort mitzureden haben, wenn der Handel mit Deutschland, ja ganz Mitteleuropa und den 150 Millionen Menschen, die dort wohnten, abgeschnürt werden sollte, was nichts anderes bedeuten würde als den Verlust der handelspolitischen Vorrangstellung Englands und den Untergang eines wichtigsten Teils seines Seehandels. Noch so leidenschaftlicher Deutschenhetze wird es auf die Dauer schwer halten, wider den Stachel der aus diesen Auseinandersetzungen hervorleuchtenden Grundwahrheiten in den Daseins- und Entwicklungsbedingungen der Wirtschaft Weltbritanniens zu löcken. Jedenfalls ist es durchaus verkehrt, in der letzten Grundes doch nur unserer natürlichen geographischen Lage entsprechenden Tatsache, daß der Eroberungsdrang unseres Handels sich vornehmlich nach den Nachbarreichen richtete, die maßgebliche Ursache der demagogischen Deutschlandshetze zu sehen, in der sich England und, seinen Spuren folgend, Frankreich seit Jahr und Tag gefallen hat. Kurz vor dem Krieg errang in der öffentlichen Ausschreibung der neuen Schleusentore für den Londoner Hafen den Zuschlag die — deutsche Gute Hoffnungshütte. Wer damals auf das Wutgeheul der Jingopresse hörte und das Staunen und den verhaltenen Ingrimm der Fachleute jenseits des Kanals verfolgte, der wußte, wo und was die Glocken läuteten. Deutschland hatte einen unerhörten Sieg errungen, aber nicht dank einer ungesunden „Treibhauskultur", die vielmehr in drei Kriegsjahren aller Welt überraschende Beweise ihrer urwüchsigen Kraft abgelegt hat, sondern auf natürlichem Weg und in ehrenvollster Weise: durch die Überlegenheit seiner Technik, durch den fortschrittlichen Geist seines Gewerbes und durch beider hochqualifizierte Erzeugnisse! Aller Welt war deutlich, daß England, mochte immer es äußerlich seine Macht noch so sehr ausgebreitet haben, innerlich rückständig geblieben war und als hämischer, an Blutverkalkung leidender Greis auf den jugendlich vorwärtsdrängenden Gegner blickte.

Damit ist der Hinweis auf die Zusammenhänge der kolonialen und der europäischen Machtfragen unmittelbar gegeben. Zimmermann hält nicht viel von den „Flandern"- und von den „Festlandspolitikern"; er ist kein Freund der Alldeutschen und vermag sich ebenso wenig für Naumanns Mitteleuropa und für den Vierbund zu begeistern. Auch bei den Auseinandersetzungen über diese Fragen denkt man unwillkürlich des klugen Ausspruches der Ebner-Eschenbach: Die Wahrheit hat Kinder, welche sie beim Fortschreiten verleugnen muß: die Wahrheiten. Die Tatsache, daß die Schnittpunkte unseres kolonialen Verkehrs mit dem englischen Handel nicht im Kanal, sondern draußen auf den freien Ozeanen liegen, steht jedermann klar vor Augen und ist niemals von den Vorkämpfern für die Stärkung deutscher Seegeltung durch die Sicherung unserer Herrschaft über Flanderns Küstengebiet bestritten worden; diese soll vielmehr lediglich als „Pistole gegen Englands Brust" eine sehr notwendige, verstärkte Stütze des Risikoprinzips, das der deutschen Flottenmachtschöpfung zugrunde lag, und somit eine scharfe Waffe gegen nochmaliges Erwachen britischer Gelüste zum Aushungerungskrieg sein. Das Ziel der neudeutschen-überseeischen Politik kann sicherlich nicht allein auf die Schaffung einer gegen feindliche Angriffe von den Landesgrenzen her besser geschützten, durch Steigerung der militärischen und wirtschaftlichen Kräfte selbstverteidigungsfähigen kolonialen Großmacht in Afrika gerichtet sein; gerade im Sinn der Rohstoffversorgungspolitik muß offenbar erstrebt werden, das Mutterland nach Möglichkeit vor der Unterbrechung des Verkehrs mit seinen Schutzgebieten sicher zu stellen. Die Gefahr einer solchen Absperrung bleibt allerdings, da niemand Glück und höherer Waltung bei einer Seekriegsentscheidung in die Karten sehen kann, bestehen. Was ist somit Sinn, Wesen und Grundgesetz der „Festlandspolitik"? Indem England von vornherein den Kampf gegen Deutschland auf das Prinzip der Aushungerung des Gegners stellte, hat es den Krieg zum nationalwirtschaftlichen Gebiet mit Wirkungen hinübergespielt, deren weittragende Folgen sich erst nach dem Friedensschluß offenbaren dürften. Jede Nation wird es als ein erstes Erfordernis ihrer militärischen Rüstung und Sicherheit betrachten, über soviel Lebensmittelquellen im eigenen Land oder aber mindestens in ihrer Nähe und in einer die jederzeitige Greifbarkeit durchaus sichernden Form zu verfügen, daß die notwendigsten Volksernährungsbedürfnisse unbedingt gedeckt sind. Neue Wege werden sichtbar von einem Zeitalter, das, in großkapitalistischen Anschauungen befangen, die Macht des welt-

händlerischen Staates überschätzte, zu einer Zukunft, welche, vom gesunderen Prinzip ausgehend, daß der wohlgepflegte Acker die Keimquelle jedes kraftvoll und selbstsicher sich entwickelnden Volkskörpers ist, den nationalwirtschaftlichen Staat in vervollkommneter Gußform auszubilden strebt. Sehr mit Recht weist nun Zimmermann darauf hin, wie die deutsche Landwirtschaft im Futterstoffbezug immer abhängiger vom Ausland geworden sei; was zu einer treibhausartigen Entwicklung geführt habe, so zwar, daß bei Licht besehen die Erzeugnisse des deutschen Ackers auf fremdem, hauptsächlich angelsächsischem Boden gewachsen seien. Es wäre indessen gewiß ein sehr gefährliches und törichtes Beginnen, dieses Übel dadurch beseitigen zu wollen, daß unsere Landwirtschaft einseitig von den eigenen kolonialen und niemals durchaus sicheren Zufuhrquellen abhängig gemacht würde. Wer auf die Stimmen unserer Landwirte selbst hört, kommt zu anderer Auffassung; die Hauptlehre, die sie aus den Kriegserfahrungen gesammelt haben, heißt: Rückkehr zur Natur! Los von den ausländischen Kraftfuttermitteln und von den stallfütternden Abmelkwirtschaften durch Freiweide, Fütterung selbst der Schweine auf Gras- und Topinamburkoppeln, Jungviehaufzucht unter freiem Himmel, Ausnutzung der elektrischen Kraft zur Erzeugungssteigerung, Salpetergewinnung aus der Luft, Ansammlung von Phosphorsäure, des einzigen Futtermittels, bei deren Bezug wir noch auf das Ausland angewiesen sind, in großen Lagern von Reichs wegen!

Das ist der harte Fruchtkern des Problems festländischer Politik; um ihn schließen sich organisch Hülle und Kapsel verwandter Weltwirtschaftsfragen. Von der Ausfuhr der drei größten Handelsmächte ging vor dem Krieg den Hauptströmen und dem Wert nach berechnet (in runden Summen):

| | Millionen Mark | |
|---|---|---|
| 1. Deutschland (1913) | | |
| nach europäischen Staaten | 7700 | |
| „ Amerika | 1550 | |
| „ Asien | 550 | |
| „ Afrika | 210 | |
| „ Australien und Polynesien | 114 | |
| 2. Großbritannien (1913) | | |
| nach Europa | 3500 | |
| „ Britisch-Übersee | 3000 | |
| „ dem nichtbritischen Amerika, Asien, Afrika | 4000 | |
| 3. Vereinigte Staaten | 1915 | 1916 |
| nach Europa | 8280 | 12 600 |
| „ Nord- und Südamerika | 2420 | 3 830 |
| „ Asien | 480 | 1 270 |
| „ Australien | 328 | 420 |
| „ Afrika | 70 | 184 |

Man sieht also, daß sich auf natürlichem Weg eine gewisse Arbeitsteilung, die Entwicklung von „Arbeitszonen", im Welthandel sich vollzogen hat, und zwar ist für Deutschland das vornehmste Hauptabsatzgebiet nach wie vor Europa. Zimmermann stellt nun den Satz auf: „Weil wir ungenügenden Kolonialbesitz hatten, war unser auswärtiger Handel überwiegend Europahandel", und begründet den Schluß damit, daß die überseeischen Gebiete für uns hauptsächlich Rohstofflieferanten gewesen wären, dagegen verhältnismäßig wenig Fabrikate von uns aufgenommen hätten, für deren Absatz wir so die Märkte der Alten Welt zu überfluten uns gezwungen sahen. Dabei wird vorab übersehen, daß, wenn 1893—1913 Deutschlands Einfuhr vom Rohstoffen um 190, diejenige Englands um 117 v. H. stieg, diese Steigerung für uns den Vorteil hatte, daß wir in einer großen Zahl von Fabrikaten von ausländischem Bezug uns frei machten, so daß, was wir nach der einen Seite an Unabhängigkeit verloren, wir nach der anderen Seite an Selbständigkeit gewannen. Sodann aber ist nicht klar ersichtlich, inwiefern am Wesen dieser Lage durch einen vergrößerten Kolonialbesitz mit reicherem Wirtschaftsertrag viel geändert werden soll. Denn die Aufnahmefähigkeit unserer überseeischen Besitzungen muß nach Maßgabe ihres niederen Gesittungsstandes einstweilen gering bleiben. Angenommen also, wir hätten morgen ein Kolonialreich, das unsere sämtlichen Rohstoffbedürfnisse befriedigte, so wäre in dieser Richtung die einzige Rückwirkung der Verlust eines Druckmittels zur Erlangung billiger Tarife namentlich von den englischen Kolonien, während unsere handelswirtschaftliche Lage in Europa genau dieselbe bliebe. Die obige Tabelle zeigt weiter, wie die nordamerikanische Union dank des Kriegslieferungsgeschäfts ihre Ausfuhr in geradezu märchenhafter Weise hat steigern können und mit welchen Riesensummen die Alte Welt ihr Warenschuldner geworden ist. Der dröhnende Zusammenbruch dieses auf treibendem Sand stehenden Handelsgebäudes nach dem Friedensschluß kann selbstredend nicht ausbleiben, aber gleichwohl wird und muß New Yorks Streben dahin gehen, den ungeheuerlich angeschwollenen Strom der Ausfuhr nach Europa nicht versiegen zu lassen. Sollen wir demgegenüber die Hände in den Schoß legen und ruhig zusehen, wie der Amerikanismus auf die besten europäischen Märkte Beschlag legt, oder wie er, wenn diese unter den Kriegsschulden zusammenbrechen, sich in Asien — wozu schon jetzt in Russisch-Sibirien die Anstalten getroffen werden — die zukunftsreichsten Kulturgebiete vor den Toren der Mittelmächte mit seinen großkapitalistischen Polypenarmen umfängt? Was heißt Festlandspolitik im modernen wirtschaftlichen Sinn des Worts? Die geschienten Hochstraßen des Landverkehrs, die entfernteste Weltteile verbinden, haben im zwanzigsten Jahrhundert ungeahnte Bedeutung gewonnen, und während sie vor weiteren großartigen Entwicklungsmöglichkeiten stehen, leuchtet bereits die Morgensonne einer Zukunft, da über ihre Stränge Bahnen der Luftschiffahrt ziehen, die gewiß nicht weniger Anspruch auf Geltung als Kampfplatz einer heldischen Menschheit haben als die See, die List als Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes aller Völker und die Wiege ihrer Freiheit pries. Die Gegenwart mit ihren gärenden nationalistischen und sozialistischen Massen-Machtleidenschaften, mit ihrem halb atavistischen Drang, den Krieg politisch wie wirtschaftlich wieder auf die Stufe des bellum omnium contra

omnes hinabzudrücken, der mit dem Massenaufgebot von Männern und Frauen in der Doppelgliederung von Front- und Heimatkämpfern die Entscheidung herbeiführt, duldet keine Lockerheit des Weltreichsgefüges von der Art des britischen mehr; sie fordert streng geschlossene, dichte Bauform, stetige Greifbarkeit aller menschlichen wie natürlichen Hilfskräfte. Keinen Erdteil aber gibt es, dessen gewaltiger Aufbau, dessen Reichtum an menschlichen Arbeitskräften, an schlummernden Bodenschätzen, an Vielseitigkeit einer geschichtlich tiefwurzelnden Kultur weiteren Spielraum und glücklichere Aussichten für eine solche festländisch gebundene Machtschöpfung neuzeitlichen Stils böte als Asien. In solchen Ausblicken wird der tiefe, zukunftsgeschichtliche Hintergrund des Vierbundgedankens deutlich. Über einen neuen „Ghibellinismus“ spotten ist leicht; aber was die größten Herrscher des mittelalterlichen Deutschlands, ein Karl der Große, Otto I. und Friedrich II. in idealistischen Träumen ersehnten, die Sicherung mitteleuropäischer Machthoheit im Orient, das zu verwirklichen fordern gebieterisch unbeugsame, weltpolitische und weltwirtschaftliche Gesetze einer neuen Zeit. Mögen manche übertriebene Hoffnungen an das deutsch-türkische Bündnis geknüpft werden: die Durchdringung des alten morgenländischen Kulturlandes auf dem Donauweg vom Schwarzen Meer und vom Bosporus aus bis nach Mittelasien und zum Indischen Meer bietet so unendlich viele, glückverheißende Arbeitsmöglichkeiten, daß sie recht eigentlich als articulus stantis aut cadentis imperii, als eine Aufgabe gelten muß, mit deren Lösung Deutschland die Feuerprobe auf sein überragendes Leistungsvermögen als organisierende Herrenmacht abzulegen hat.

Eine großzügige Kolonialpolitik in Ehren: sie ist Wunsch und Hoffnung aller politisch geschulten Deutschen. Aber man soll nicht von ihr verlangen, was sie ihrer Natur nach weder zu leisten fähig noch berufen ist. Die national- und weltwirtschaftlichen Aufgaben, die Deutschland in der neuen Epoche seines Lebensgangs zu bewältigen haben wird, sind vorab die Fragen des Grenznutzens, der Kapazität und der Masse; sie alle auf der Linie der Kolonialpolitik lösen zu wollen, geht nicht an. Es ist gewiß kein Zufall, daß gerade jetzt neue Geldtheorien wie Pilze nach dem Sommerregen aus dem Boden wachsen, die sämtlich gegen die Überschätzung des Geldes sich richten, die ihm nur einen quantitativen, keinen qualitativen Wert zuerkennen wollen und die staatliche Bedingtheit aller seiner Geltung betonen. Wie dem sei, soviel erscheint klar: all' die Kreditscheine, die von kriegführenden Ländern in immer größerem Maßstab als Ersatz für das verschwindende Bargeld ausgegeben werden, sie sind dem Wesen nach nichts anderes als Arbeitsscheine, Versprechungen, den Massenverlust der durch den Krieg zerstörten Güter durch angestrengte Anspannung aller Kräfte wieder einzubringen und durch die Arbeitsleistung neue Güter zu schaffen, die ihrerseits wieder Geldwerte für die Deckung der riesenhaft angeschwollenen Papierschuld sein sollen. Kurz, die große wirtschaftspolitische Lehre des Krieges ist, daß die Welt, zum Heil der Menschheit, letzten Endes doch nicht das Geld, sondern Arbeitstüchtigkeit und -zähigkeit regiert. Neue Pfade werden sichtbar von einem Zeitalter, das, in großkapitalistischen Anschauungen befangen, die Macht des Geldes überschätzte, zu einer gewandelten Menschheit, die den tiefen Sinn des Gebets um das tägliche Brot wieder verständnisvoll erfaßt und seinen Gesetzen gehorsamt, die in der Bauernstelle die Keimzelle jedes kraftvoll und selbstsicher sich entwickelnden Volkskörpers ehrt. Auf der anderen Seite ist die Zurückschraubung Deutschlands auf den Stand des Agrarstaats selbstverständlich eine Unmöglichkeit. Die Bevölkerungs-Fassungsfähigkeit eines Industriestaats ist ungleich größer als diejenige eines bäuerlichen Staatswesens; es handelt sich also darum, einerseits den im engen zusammengedrängten Massen für den Notfall aus eigener Erzeugung einen auskömmlichen Unterhalt zu sichern, andererseits für die normalen Zeiten das Zusammenwirken mit den anderen Kulturvölkern zu fördern und vernünftig so zu regeln, wie es ihren einmal gegebenen wechselseitigen Abhängigkeiten entspricht, so zwar, daß dabei doch nicht die Granitgrundlage des deutschen Wirtschaftslebens in seiner Eigenart und seiner idealistischen Zielrichtung unterhöhlt wird. Das Kampfprinzip moderner Truste und Kartelle heißt Ausschaltung und Niederwerfung jedes Wettbewerbs: ôte-toi, que je m'y mette! Das ist zugleich der Sinn angelsächsischer Politik, wie es die Gründe der Beteiligung erst Englands, dann Amerikas am Erdrosselungskampf gegen Deutschland und das heutige Programm des wirtschaftlichen Nachkriegs gleich beredt bezeugen. Aber es gibt noch ein anderes gesünderes Gesetz kaufmännischer Taktik: das eigene Geschäft aus eigener Kraft nach Möglichkeit zu entwickeln und den Wettbewerb nicht zu erwürgen, sondern mit ihm zusammenzuarbeiten, vertrauend, daß in der Wechselseitigkeit blühenden Handels die beste Gewähr für kräftige Entwicklung des eigenen Unternehmens gegeben ist. Und das ist der Sinn deutscher Politik und deutscher Auffassung von Bundesgemeinschaft. Die eigentliche Ursache der Anfeindung von allem, was deutsches Gesicht und deutsche Farbe hat, durch eine verlogene britische Preßhetze war doch nicht, wie man es nach Zimmermann glauben müßte, das Eindringen unseres Handels in früher mehr oder weniger vollkommen vom Union Jack beherrschte Wirtschaftsgebiete, wo der erfolgreiche Wettbewerb anderer Nationen sich ebenso gut bemerkbar machte, sondern das propter invidiam, das einst Roms Untergang besiegelte: die Verärgerung über unsere „Betriebsamkeit“, die England zu unerhörten Anspannungen zwang, wo es mühelos genießen wollte, und die wie eine Kontrolluhr der Arbeit und des Gewissens entgegen einer Weltanschauung wirkte, welche in großkapitalistischen Handelsmonopolen, in bequemem Genuß und in Rentnerbehaglichkeit das höchste Erdenglück sah. Der Deutsche lebt umgekehrt der Überzeugung, daß, wer Licht spenden will, selbst verbrennen, daß man Werte, ja sich selbst opfern

muß, um Kräfte zu erzeugen und als Samenwurf des geheimnisvollen Erneuerungsgesetzes zu wirken, das Leben und Sterben, Verfall und Zukunftsmachtgröße der Völker regiert. So das hoheitsvolle Römerwort: Sic vos non vobis! deutend, vertrauen wir, daß der Vierbund, ein Werk, geboren aus Sturm und Not gewaltigster Zeiterschütterungen, als ein Midgard freundwilliger Völkergesellung und nach höherem Weltplan gefügter Hochsitz der Menschheit, als eine Arbeits- und Rechtsgemeinschaft sich dauernd bewähren wird. Sieht man aber die Zukunftsaufgabe der deutschen Weltsendung von dieser Seite an, dann wird man notwendigerweise auch die Frage des Auslandsdeutschtums in anderem Licht betrachten als Zimmermann. Er möchte nach Möglichkeit die ganze Armee der deutschen Auswanderer in unseren Kolonialreichen sammeln, um so ihre vereinte Arbeitskraft wieder unmittelbar in den Dienst des Mutterlandes zu stellen. Das wird sicherlich nur in beschränktem Maß und nur sehr langsam, stufenweise möglich sein. Die leidige Tatsache, daß die deutsche Arbeit im Ausland überwiegend in den Dienst fremder, nur zu oft ausgesprochen gegen uns gerichteter Spekulationen trat, hatte zwei Hauptursachen: das Fehlen jeder planmäßigen Organisation unserer Auswanderungspolitik und ihres einheitlichen Zusammenwirkens mit der Handelspolitik, die nationale Interesselosigkeit unseres Kapitals, das die Beteiligung an fremden Unternehmungen bequemer fand als die Schöpfung rein deutscher Betriebe aus eigener Kraft. Beide Mängel sind in gewisser Weise natürliche Begleiterscheinungen der Jugendlichkeit unserer Weltmacht; wo sie mählich überwunden werden, zeigt sich alsbald der glückliche Erfolg, wie beispielsweise in Argentinien, wo, je mehr die deutsche Industrie sich des Geschäfts der Elektrisierung der Bahnen und aller verwandter Gewerbezweige bemächtigte, desto mehr neben den deutsch-bäuerlichen Siedlungen sich Beamten- und Arbeitergemeinden bildeten, die kraftvoll und ehrenhaft Deutschlands Ansehen vertraten. Was hat einst Rom zu seiner Herrengröße erhoben? Straff durchgebildetes und logisch entwickeltes bürgerliches und staatliches Recht, das kraft seiner machtpolitischen Deckung zum Völkerrecht wurde. Sodann ein gebieterisches Nationalbewußtsein, das den Staat einer Organisation der nationalen Gemeinschaft in weitestem Umkreis gleichsetzte und diesen mit seinen Gesittungsidealen durchleuchtete. Nur auf solchem Weg, nicht durch künstliche Umsiedlung des Auslandsdeutschtums, kann Deutschland erreichen, daß, wenn jemals es zum nochmaligen Ringkampf zwischen uns und „Weltbritannien“ kommt, überall, wo ein Deutscher wohnt, Wahrheit werde und Gesetz sei, was Fontane für den goldenen Tag deutscher Machtgröße ersehnte: „Fire, but don't hurt the flag!“

## Ein neuer Landweg nach Ostindien.

Von Dr. Staedler-Schöneberg.

Als deutsche Streitkräfte die Insel Ösel besetzt hatten, bildete den bezeichnendsten Widerhall dazu die Klage englischer Zeitungen, daß der künftige Friedensvertrag nun auch noch mit der Lösung des Ostseeproblems belastet werden müsse. Jenes Problem hängt bekanntlich mit der Frage einer Befestigung der Alandsinseln eng zusammen, welche durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856 der russischen Regierung untersagt worden ist. Darüber hinaus haben sich die Ostseestaaten Deutschland, Rußland, Schweden und Dänemark noch in dem Abkommen vom 23. April 1908 ihre an der Ostsee belegenen Gebiete gegenseitig einander garantiert, so daß es für die eigentlich Beteiligten ein Ostseeproblem überhaupt nicht mehr zu geben brauchte. Hieran würde auch die Umwandlung des russischen Kaiserreichs in eine Reihe verbündeter Republiken nicht grundsätzlich etwas zu ändern brauchen; denn daß u. a. die unlängst erklärte Republik Finland nach wie vor wenigstens nach außen hin, russisch bleiben würde, ist vor der Hand anzunehmen.

Wenn trotzdem die Ostseefrage jetzt wiederum, und zwar von England angeregt wird, so hat dies seinen erklärlichen Grund darin, daß eben England es ist, das durch seinen Anspruch auf Verpfändung der russischen Ostseeprovinzen den Ostseebestand Rußlands antastet und den durch das Ostseeabkommen von 1908 gewährleisteten Besitzstand Rußlands zu stören unternimmt. Auch das Ziel der englischen Anregung ist bereits deutlich zu erkennen: England gedenkt ohne Zweifel die Lösung der Ostseefrage in dem Sinne durchzusetzen, daß die Alandsinseln, um hinfort keinen Streitgegenstand zwischen den Ostseemächten zu bilden, der Verwaltung Englands übergeben werden. Gegenüber Schweden und Rußland wäre damit von englischer Seite nach derselben Gepflogenheit verfahren, wie schon längst Spanien gegenüber mit Gibraltar, Italien mit Malta, Griechenland mit der kretischen Sudabucht, der Türkei mit Cypern und Ägypten, Frankreich mit den Kanalinseln und neuerdings Calais, und wie es Deutschland gegenüber bis vor wenigen Jahrzehnten mit Helgoland verfahren war. Jetzt sind die Alandsinseln von England ausersehen, um gegen Rußland und Schweden ein politisches und militärisches Druckmittel zu bilden für die Sicherstellung der von England geplanten und technisch bereits durchberechneten „finnischen Brücke“, d. h. einer englisch-russischen Handelsstraßenverbindung über die Nordsee, Schweden und die Ostsee.

Natürlich sind Englands Handelspläne nicht allein darauf gerichtet, den Ostseehandel im engeren Sinne in seine Hand zu bringen. Eingestandenermaßen zielen die Absichten noch erheblich weiter. Nicht nur vom Ostseehandel, sondern auch vom ganzen russischen Markt muß Deutschland verdrängt werden, und zur Erreichung dieses wichtigen und lohnenden Zweckes ist die Herstellung der finnischen Brücke für England lediglich ein vorbereitender Schritt. Es wäre nur folgerichtig, wenn in Kürze auch ein Anspruch Englands auf Verpfändung der wichtigsten russischen Eisenbahnen laut werden sollte, namentlich derjenigen, die über Reval, Moskau und Rostow

die Ostseeküste mit den südrussischen Getreidegebieten der Schwarzmeergegend verbinden.

Die treibende Kraft all dieser Entwürfe liegt aber tiefer und ist in dem alten, seit dem großen indischen Aufstand von 1857 deutlich sich aussprechenden und zäh verfolgten Gedanken Englands zu erblicken, der sich auf eine gesicherte Landverbindung mit seinem ostindischen Reiche richtet.

Man darf dieses innerpolitische Bestreben Englands nicht verwechseln mit dem internationalen Handelsinteresse an dem Seewege nach Ostindien, den die portugiesischen Entdeckungen des 15. Jahrhunderts der gesamten Welt des christlichen Abendlandes erschlossen hatten. Wiewohl die Leistung Vasco da Gamas im letzten Grunde nichts anderes schuf als einen behelfsmäßigen Ersatz an Stelle des mit dem Falle Konstantinopels im Jahre 1453 für immer unterbrochenen Handelslandweges nach Indien, so hat dennoch der Welthandel auch mit dem langen, langsamen und gefährlichen Schiffahrtswege um Afrika herum Jahrhunderte hindurch sein Auskommen gefunden. Mit der Aufgabe der Umsegelung Afrikas fand sich der Handelsgeist Europas ebenso unbeirrbar ab, wie jene phönizischen Kauffahrer, die in einer fast noch vorgeschichtlichen Zeit die Aufgabe einer Umsegelung Europas sich stellten, um den Handel der Ostseeküsten an sich zu bringen und sich von dem turanisch-russischen Binnenhandel unabhängig zu stellen. Der Welthandel der Neuzeit hat vollends kein Interesse an der Wiederherstellung kostspieliger Landverbindungen, seitdem die Öffnung der Suezstraße im Jahre 1869 eine Umsegelung Afrikas entbehrlich gemacht hat. Überdies hat die Gegenwart seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt ihre Handelsziele schon längst weit über Ostindien hinaus nach den Häfen Ostasiens verlegt, so daß auch aus diesem Grunde die Strecke England—Ostindien nur allenfalls noch den Kern der Weltverkehrsachse darstellt, aber nicht mehr sie selbst, wie es noch bis ins 18. Jahrhundert hinein der Fall war.

Wesentlich anders steht es demgegenüber um das innerpolitische Interesse Englands an der Verbindung mit Ostindien. Hier handelt es sich in erster Linie um die Schaffung und Sicherung eines Verwaltungskanals zwischen London und dem indischen Regierungssitz, auf dem der Betrieb der Staatsgeschäfte in beiden Richtungen schleunig, unaufhaltsam und unverletzbar jederzeit sich abwickeln kann. Diesem Interesse genügt erklärlicher Weise der langsame Seeweg, auch nach seiner Abkürzung über Suez, nicht mehr. Dieses verlangt vielmehr seine eigene, besondere Straße, und solange es neuzeitliche Posteinrichtungen gibt, geht schon seit Jahrzehnten Englands Bestreben dahin, für seine Ostindienpost den Landweg zurückzugewinnen, der jedenfalls die größere Schnelligkeit gewährleistet, und den nach Möglichkeit zu sichern ein wesentliches Ziel englischer Festlandspolitik ist und bleiben wird.

So zeigt sich denn, daß, obwohl England die ganze Seestrecke nach Ostindien fest in der Hand hält und sie durch Schaffung zahlreicher Stützpunkte aufs Ergiebigste ausgebaut und gesichert hat, es dennoch seine wichtige „Überlandpost“ den Festlandsstraßen zur Beförderung anvertraut. Früher führte dieser englisch-ostindische Postweg durch Belgien, Deutschland und die Schweiz über den Gotthard nach Italien, wo in Brindisi der Anschluß an englische Schiffahrtslinien gefunden wurde. Seit Herstellung des Mont Cenis-Tunnels nimmt diese Post ihren Weg über Dover—Calais durch Frankreich über Paris und Lyon, durch den Mont Cenis nach Turin und weiterhin durch Italien wiederum nach Brindisi. Immerhin ist von einem eigentlichem Anvertrauen an Frankreich und Italien, obgleich die lastende Abhängigkeit beider Länder von England eine besondere Vorsichtsmaßregel eigentlich überflüssig machen sollte, dabei dennoch nur teilweise die Rede. Die englische Überlandpost bleibt auch während der Landbeförderung zwischen Calais und Brindisi in ausschließlichem Gewahrsam Englands, das die französischen und italienischen Eisenbahnwagen durch englisches Personal mitbegleiten läßt.

Kein Zweifel, daß es nur in englischem Interesse liegen müßte, wenn es gelänge, die Seebeförderungsstrecke nach Ostindien zugunsten der Landbeförderung noch weiter einzuschränken. Schon einigen Vorzug gewährt in dieser Hinsicht der Eisenbahnweg über Belgrad, Nisch und Üsküb nach Saloniki. Aber das Ideal eines Landweges nach Ostindien bildet naturgemäß der altgeschichtliche Handelsweg über Konstantinopel, der durch den völligen Ausbau der Bagdadbahn seine Nutzbarkeit in ganzem Umfange erlangen wird. Der Weg von London über Hamburg und Berlin, durch Österreich-Ungarn, das ehemalige Serbien, Bulgarien und die Türkei nach dem Persischen Golf mit anschließender Seebeförderung Basra—Bombay ist annähernd von gleicher Länge wie der jetzt eingeschlagene Weg über Frankreich und Italien mit Schiffen von Brindisi über Suez und Aden bis Bombay. Aber während beim Suezweg die Landbeförderung zur Seestrecke sich nur wie 1 : 2 verhält, entfallen beim Bagdadweg rund 60 Prozent der ganzen Strecke auf die Land- und nur 40 Proz. auf die Seebeförderung. Und dieses Verhältnis ist für das englische Interesse entscheidend. Ihm gegenüber verschlägt es nichts, daß der bisherige Weg nur zwei Seestrecken (Dover—Calais und Brindisi—Bombay), der Bagdadweg dagegen deren drei aufweist (England-Festland, Bosporus, Persischer Golf). Nur hindert England an der Benutzung des Bagdadweges das bisher ungelöste Problem einer politischen Sicherung des neuen Landwegs nach Ostindien, die einigermaßen gleichbedeutend ausfallen könnte, wie die Sicherung des Suezweges durch Englands mittelländische Seepolizei. Daß Deutschland in dieser Hinsicht als wichtigster Anlieger des Bagdadwegs für England den Hauptanstoß bilden muß, liegt bei der unglücklichen Auffassung, die in England über den deutschen Welthandelswettbewerb gehegt wird, ebensosehr auf der Hand, wie der Versuch, Deutschland mit der Waffe von seinem Platze an der Nordsee und in Mesopotamien zu verdrängen,

schon längst als gescheitert und aussichtslos angesehen werden muß. England begnügt sich deshalb vorerst damit, die Ausgangspunkte der deutsch-österreichischen Verkehrswege nach dem Osten in Bagdad und Saloniki durch Besetzung dieser beiden Plätze zu sperren, den Konkurrenzweg dadurch abzuschneiden und lahmzulegen.

Mit diesem negativen Ergebnis allein ist indessen Englands Streben keineswegs erschöpft. Wie immer großartig in seinen Entwürfen, geht es daran, sich einen neuen Landweg nach Ostindien zu schaffen, und zwar eben im Anschluß an den neu geplanten finnisch-russischen Handelsweg, der von Rostow aus über Wladikawkas und das kaspische Meer seine Fortsetzung über die turanischen Bahnen nach Samarkand erhält, um von dort aus bei Peschawar den Anschluß an das vorderindische Eisenbahnnetz zu erreichen. Den Zwecken einer politischen Sicherung dieser Verkehrsstraße quer durch Rußland kommt, ob gewollt oder nicht, die russische Staatsumwälzung auf das Erwünschteste entgegen. Der Zerfall des russischen Einheitsstaats führt, wie sich schon jetzt voraussehen läßt, zur Entstehung einer Reihe kraftloser Nationalrepubliken, die, zumeist Binnenländer, in England den berufenen Vermittler ihrer aufs Meer gerichteten Wünsche, zumal bei deren politischer Zersplitterung, nur allzu leicht zu erblicken geneigt sein werden. Daß aber etwa auf schwedischer Seite Abneigung gegen Englands Landbeförderungspläne bestehen sollte, ist kaum zu gewärtigen. Im Gegenteil, schon jetzt erheben sich in der schwedischen Presse nachdrückliche Stimmen, von denen einer Neutralisierung der Ostsee nach dem Muster des Schwarzen Meeres das Wort geredet wird, mit erkennbarer Spitze gegen Deutschland, dessen Anwesenheit auf den Alandsinseln, dank den Beeinflussungen von englischer Seite, in Schweden noch mehr gefürchtet wird, als die bisherige russische Herrschaft. Uneingedenk der geschichtlichen Entwicklung, die es trotz den Pariser Vereinbarungen von 1856 Rußland ermöglicht hat, auf dem neutralen Schwarzmeer eine Kriegsflotte zu halten, wird von den schwedischen Wortführern der Ostseeneutralisierung übersehen, daß auch in einer neutralen Ostsee späterhin Kriegsschiffe liegen werden, freilich nicht unter den Flaggen Deutschlands, Rußlands, Schwedens oder Dänemarks, sondern ausschließlich Englands. Und diese werden ein genügender Schutz dagegen sein, daß der künftige englische Überlandpostweg von Göteborg nach Stockholm nicht wieder, wie in diesem Kriege, von der schwedischen Regierung gesperrt werden kann, und wäre eine solche Maßnahme als Vergeltungsmittel noch so sehr gerechtfertigt.

Es läßt sich schließlich auch nicht sagen, daß dem Gedanken eines finnisch-kaspischen Überlandwegs von England nach Ostindien neben der unleugbaren Großartigkeit des Planes zugleich etwas Abenteuerliches anhafte. Den Bagdadweg übertrifft der finnisch-kaspische Weg in der Gesamtausdehnung nur um 15 Prozent. Er teilt mit jenem den dreimaligen Seetransport: England—Schweden, Schweden—Finland, kaspisches Meer (Petrowsk/Usun Ada). Dagegen übertrifft er jenen an günstigerer Verteilung der Land- und Seestrecken; letztere stehen bei dem neuen Wege zu den Landstrecken im Verhältnis wie 1 : 3, während beim Bagdadweg das entsprechende Verhältnis 2 : 3 beträgt. Zudem aber ergäben sich eine ganze Reihe für England höchst zweckvoller Folgen. Auf der künftigen englischen Strecke quer durch Rußland würde eine geschlossene Reihe englischer Handelsmittelpunkte entstehen, geeignet und bestimmt, den ungeheuren und unentwickelten Markt der innerrussischen Handelsgebiete an sich zu ziehen und die Früchte eines konkurrenzlosen Geschäftsbetriebs nach England abströmen zu lassen. Deutschland, der gefürchtete Wettbewerber, wäre aus Rußland verdrängt, und England wäre in der doppelt günstigen Lage, seinen Handelsbetrieb nach den hergebrachten Regeln der angestammten Gemächlichkeit und Rücksichtslosigkeit gegen den Abnehmer ausüben zu können. Deutschland wäre aber auch vom Ostseehandel verdrängt, und das äußerst aufnahme- und abbaufähige, von der russischen Regierung vorsätzlich vernachlässigte Handelsgebiet Finlands wäre konkurrenzlos dem englischen Zugriff anheimgegeben.

Immerhin lehrt ein Blick auf die Karte, daß der natürlichste Landweg von England nach Ostindien durch das Ländergebiet der Mittelmächte führt[1]). Mit ihm verglichen kommt dem finnisch-kaspischen Ostindienwege nur die Bedeutung einer Maßnahme des „Krieges nach dem Kriege“ zu. Die Aufgabe des künftigen Friedensschlusses wird vernünftigerweise darin bestehen, Englands unverhüllte Pläne auf Begründung eines Alleinrechts zur wirtschaftlichen Ausbeutung Rußlands zurückzudrängen. Die Handhabe dazu liegt in Deutschlands Waffenerfolgen vom Oktober 1917 schon bereitet. Sache der Ostseestaaten wird es sein, sich ihrer in gemeinsamem Einvernehmen auf Grundlage der gegebenen Tatsachen kraftvoll zu bedienen.

## Der Plan eines indischen Handelsinterregnums.

Von E. Trott-Helge-Misdroy.

Während im britischen Mutterlande die Einsicht zu dämmern beginnt, daß der rücksichtslose Wirtschaftskrieg nach dem Kriege gegen Deutschland nicht so ohne weiteres durchzuführen sein wird, gefallen sich seine Kolonien und Besitzungen darin, möglichst extreme Bestrebungen gegen das deutsche Wirtschaftsleben in die Wege zu leiten. Standen nun bisher Australien und Kanada damit an der Spitze, so werden sie neuerdings durch gewisse indische Kreise überholt und weit in den Schatten gestellt.

Es war im März 1917, als in der neuen Residenz des Vizekönigs — in Delhi — auf Anregung der britisch-indischen Regierung eine Kon-

[1]) Englands militärische Anstrengungen in Palästina und Mesopotamien beweisen, daß es gleichzeitig einen Landweg von Ägypten nach Indien erstrebt. (Die Red.)

ferenz der Handelskammern des Landes abgehalten wurde. Vollzählig vertreten waren die sämtlichen Korporationen, denn es galt über die wirtschaftlichen Probleme der Zeit nach dem Kriege eine Aussprache herbeizuführen und einen Standpunkt zu schaffen. Die britisch-indische Regierung hatte die Sache angeregt, Aktenmaterial zur Verfügung gestellt und Vorschläge erbeten. So dauerte die Konferenz tagelang; dann war das große Werk gelungen. Eine ganze Reihe von Vorschlägen lag vor, deren Formulierung im Laufe der nächsten Zeit vollendet werden sollte.

Jetzt melden die über England hereinkommenden Berichte, daß die Aufstellung von Richtlinien erfolgt und Vorschläge an die Regierung ergangen seien. Auch über die Vorschläge selbst vernimmt man Einzelheiten und staunt. Denn die britischen Handelskammern fordern nichts Geringeres, als während der Zeit nach dem Kriege, mindestens für 12 Monate nach Beendigung der Feindseligkeiten, als zeitweilige Maßnahme ein absolutes Interregnum eintreten zu lassen. Darunter verstehen die Korporationen, daß kein feindlicher Staatsangehöriger, eingeschlossen die jetzt internierten Personen das Gebiet des indischen Reiches betreten, bzw. darin verbleiben dürfe. Als Ausnahme sollen nur Fälle gelten, in denen es sich um Staatszwecke handelt oder eine besondere Erlaubnis gewährt wird. Ebensowenig darf ein feindliches Schiff, welcher Art es auch sei, und welchen Zweck seine Fahrt haben mag, während der Dauer des Interregnums indische Häfen anlaufen.

Gegenüber dem Wunsche nach solchen drakonischen Maßnahmen treten alle die anderen Vorschläge der Handelskammern als bedeutungslos in den Hintergrund. Sie betreffen die Erläuterungen der Begriffe „feindlicher Ausländer", „feindliche Firmen" usw. und scheiden scharf zwischen feindlichen und ausländischen Staatsangehörigen. Für die letzteren werden auf Grund der Gegenseitigkeit über Niederlassung, Erteilung von Konzessionen, Lizenzen und Handelserlaubnis begrenzte Vorschläge gemacht, während Angehörige feindlicher Staaten für eine Reihe von Jahren nach Beendigung des Krieges von der Erteilung von Konzessionen zu geschäftlicher Tätigkeit, zu Erwerb und Erweiterung von Bergbaurechten, zum Besitz von Grundstücken, zur Ausübung von Bank- und Versicherungsgeschäften, zur Verwaltung gemeinnütziger Anlagen, wie Straßenbahnen, Elektrizitäts- und Wasserwerke und schließlich zur Gründung von Fabriken überhaupt unbedingt ausgeschlossen sein sollen.

Es muß besonders unterstrichen werden, daß Britisch-Indien solche Vorschläge machen konnte. Ein Land, dessen Hauptabnehmer nach dem britischen Mutterlande Deutschland gewesen ist, das für Millionen Werte Reis, Rind- und Büffelhäute, Ziegenfelle, Ölfrüchte, Baumwolle, Gewürze, Gerbstoffe und vieles andere nach Deutschland sandte. Das durch eine besondere deutsch-ostindische Linie, die Hansa-Gesellschaft, verbunden war, auf der wöchentlich mehrere kombinierte Personen- und Frachtdampfer verkehrten. Daß das Land andererseits von den deutschen Exporteuren in Mengen Fertigfabrikate aller Art erhielt, Baumwollstoffe, Maschinen aller Art, von den größten Kraftanlagen bis zur kleinsten hauswirtschaftlichen Hilfsmaschine hinab. Ferner Emaille-, Porzellan- und Glaswaren, Galanteriewaren, Kleineisenzeug, Schmuckstücke, alles von guter, solider Qualität, so gut und preiswert, daß man heute, Jahre nach Einstellung der deutschen Lieferungen noch immer vergeblich nach gleichwertigem und gleich billigem Ersatz sucht. Trotzdem will Indien mit einem Handgriff die gesamten wechselseitigen Wirtschaftsbeziehungen vom Tische wischen. Mindestens ein Jahr lang sollen Deutsche und Angehörige der ihnen verbündeten Staaten vor verschlossenen Toren stehen, wenn sie Einlaß in das orientalische Wunderland begehren. Nur dann wird man ihnen öffnen, wenn ein besonderes nationales Interesse vorliegt. Ebenso will man für jedes feindliche Fahrzeug die Häfen verschlossen halten, und schließlich selbst dann, wenn das Interregnum aufgehoben sein wird, noch auf Jahre hinaus den ehemals feindlichen Ausländern jegliche Konzession für berufliche und erwerbende Betätigung verweigern. Selbst Lizenzen für die Erteilung von Unterricht, für soziale oder religiöse Tätigkeit sollen spärlich erteilt, jährlich erneuert und ohne Angabe des Grundes durch die lokale Regierung jederzeit widerrufen werden können. Abgesehen davon, daß sie einer hohen Steuer unterliegen.

Es leuchtet dem Kenner der Verhältnisse ohne weiteres ein, daß nicht die Eingeborenen als treibende Kräfte hinter den Beschlüssen der Handelskammern stehen, sondern daß es die einflußreichen britischen Kreise Indiens waren, die sich um die Zukunft Sorge machen und alles daran setzen, um den deutschen Einfluß auszuschalten. Nicht allein in Handel, Industrie und Schiffahrt, sondern vor allem auf kulturellem und politischem Gebiete. Denn nach dieser Richtung hin lebt die britisch-indische Regierung — ein völlig englisches Machwerk — unter der steten Angst, die einheimischen Hindus zur Rebellion aufzustacheln und eine jener gefährlichen Erhebungen zu veranlassen, wie sie um die Mitte des verflossenen Jahrhunderts eingesetzt hatte und nur unter Aufwendung brutalster Energie zum Ersticken gebracht werden konnte. Darum hält man es für gut und nützlich, das Interregnum eintreten zu lassen. Nur wenn kein Deutscher den Fuß auf indisches Land zu setzen vermag, ist auch die Gewähr gegeben, jene gefährlichen politischen Einflüsse fern zu halten. Deutschland strebt nun einmal, englischer Auffassung nach, dem Pentschab zu. Der Bau der Bagdadbahn war, in britischem Lichte gesehen, nichts anderes, als ein wirtschaftlicher Feldzug gegen Indien. Ein Raub- und Beutezug, der über kurz oder lang das Land überrumpeln sollte.

Ob man in Indien gar nicht bedenkt, welche Nachteile ein solches Abschließen von der Weltwirtschaft haben kann? Macht man sich in dortigen leitenden Kreisen nicht klar, daß es für das

britische Imperium, das nach der Auffassung der Regierung in London und nach der Sitzung des Kriegskabinetts vom Frühling 1917 erstrebt wird, den Todesstoß bedeutet, wenn England mit seinen Kolonien Inzucht treibt? Freilich, die Tendenz des Mutterlandes ist immer darauf gerichtet gewesen, den eingeborenen Inder arm, unwissend, unterdrückt und hilflos zu erhalten, damit die der Millionenzahl gegenüber so geringe englische Bevölkerung Indiens stets Oberwasser habe. Damit nicht an irgend einer Stelle, durch reiche Mittel geschürt, die Empörung gegen den Unterdrücker aufflackern könne. Aber glaubt England wirklich, daß es in der Lage sein wird, den indischen Erzeugnissen in normalen Zeiten einen günstigen Markt zu schaffen, wenn die großen mitteleuropäischen Aufnahmebassins keinen Zufluß erhalten sollen? Wohin mit den Mengen von Faserstoffen, Ölfrüchten, dem Reis und den Gewürzen, wohin mit dem Reichtum an Rohleder, der aus der indischen Viehzucht erwächst? Es darf doch nicht übersehen werden, daß sich allerwärts die Hände regen, um neue Versorgungsgebiete erstehen zu lassen, daß man im Zeichen des Krieges in vielen Ländern der wärmeren Zone begonnen hat, energisch und mit Hochdruck kolonialen Ackerbau zu treiben, daß Indien niemals ein Monopol auf Reiskultur, Baumwollbau und Rohledererzeugung besessen hat, sondern nur die Zusammenballung großer Warenmengen aus dem ungeheuren Landgebiete, sowie die Einrichtung regelmäßiger Schiffahrtslinien den Abfluß der Rohstoffe so intensiv nach Mitteleuropa lenkte. Statt Deutschland strafen zu wollen, ihm in Zukunft den Zutritt nach Indien zu weigern, läge es im Interesse des Landes, sobald und so rasch wie möglich den Anschluß wieder zu suchen, angesichts dessen, daß mit dem Augenblicke der Einstellung der Feindseligkeiten beispielsweise die hohen Baumwollkurse an der Börse von Madras stürzen werden und nur während der verhältnismäßig kurzen Zeitspanne der Übergangswirtschaft der indische Ablader seinen Reis, seine Rohhaut, seine Gewürze hoch bezahlt erhalten wird. Daß vor allem ein Interregnum, ein Abschließen vom Verkehr mit Deutschland die Verweigerung jeglicher Konzessionen für kaufmännische und gewerbliche Betätigung an Deutsche ein höchst rückschrittliches Moment darstellt, das auf Volkswirtschaft und Kultur, wenn nicht sofort, so doch um so sicherer in kurzer Zeit seinen Einfluß deutlich zeigen wird.

Deutschland hat seit dreieinhalb Jahren gewirtschaftet, ohne durch indische Rohstoffe versorgt zu werden. Es hat für Baumwolle und Jute einheimische Ersatzstoffe gefunden, die seine noch verfügbaren Vorräte strecken und es mit den Zufuhren aus noch offenstehenden Produktionsgebieten auskommen lassen. Auf Jahre hinaus würde die Energie der Kriegswirtschaft diesen Ausfall ertragen können, selbst wenn sich die Zufuhren aus den neu erschlossenen Ländern nicht vergrößern und vermehren würden, was doch der Fall ist. Andererseits wird Deutschland nach dem Kriege unbedingt auch finanziell sicher dastehen, sicherer als manches Ententeland, weil bei uns nach außen hin keine erhebliche Verschuldung besteht. Kaufmännisch gesprochen, ist es also ein sicherer Kunde. Logischerweise ergibt sich daraus, daß viele neutrale Länder, selbst manche gegnerischen, die im Wirtschaftskrieg nach dem Kriege trotz der Feindseligkeiten und ihrer die Geister verwirrenden Begleiterscheinungen kein Heil sehen, gerne auf dem Weltmarkte als Verkäufer auftreten. Um jene Länder immer mehr zur Seite zu schieben, die den Anschluß versäumten, als der rechte Zeitpunkt gekommen war, allgemein wieder Weltwirtschaft zu treiben ohne Ansehen der Person, ohne Rücksichtnahme auf Freund oder Feind, lediglich unter dem vernünftigen, einzig möglichen Gesichtspunkte der Förderung der allgemeinen Wohlfahrt der Völker.

## Die Weltpost in und nach dem Kriege.

Von Oberpostrat Sieblist-Köln.

Wie so manche andere internationale und völkerrechtliche Einrichtung hat auch der Weltpostverein durch den Ausbruch und die lange Dauer des großen Weltkrieges starke Erschütterungen erfahren und Beeinträchtigungen erlitten. Es ist ja seit seinem Bestehen nicht das erste Mal, daß zwischen Vereinsländern Krieg ausgebrochen ist; ich erinnere nur an den russisch-türkischen, den russisch-japanischen, den spanisch-amerikanischen, den türkisch-italienischen, den südafrikanischen und die Balkankriege. Aber in jedem dieser Kriege stand sich nur eine ganz beschränkte Zahl kriegführender Staaten gegenüber, nur der gegenseitige Postverkehr der wenigen unmittelbar beteiligten Länder erfuhr Hemmungen, und die große Mehrzahl der Weltpostvereinsländer hatte unter den durch den Krieg hervorgerufenen Störungen des Handels und Verkehrs nur wenig oder gar nicht zu leiden, namentlich haben wir Deutschen von den schädlichen Wirkungen, die der Krieg in dieser Beziehung ausübte, kaum etwas gespürt. Das ist in dem jetzigen großen Völkerringen, das nicht ein einziges Volk in der Welt völlig unberührt läßt, so ganz anders: die bedeutendsten Weltpostvereinsländer stehen als Kriegführende miteinander mitten im schwersten Kampfe, und es handelt sich daher dieses Mal auch für den Weltpostverein als solchen um eine schwere Prüfung, um eine Kraftprobe, wie er sie in solchem Maße und von solcher Dauer noch nicht durchgemacht hat und kaum jemals wieder zu tragen haben dürfte. Wird er sie bestehen? Wird er den Krieg überdauern? Was wird nach dem Krieg an seine Stelle treten? Das sind Fragen, die sich uns aufdrängen und wohl heute schon der Beantwortung wert sind.

Welche Stellung nehmen denn der Weltpostverein und seine Grundlage, der Weltpostvertrag, nach ihrem ganzen Wesen im Kriege ein? Der Weltpostvertrag und seine Nebenabkommen haben früher die Möglichkeit eines Krieges überhaupt nie ins Auge gefaßt, ja, er enthielt nicht einmal das Wort „Krieg“. Er war als ein Werk des Friedens im vollen Sinne des Wortes gedacht, im Frieden entstanden und als ein Völkerbund

für den Ausbau und die Festigung des Weltfriedens geschaffen. Erst später, auf dem Wiener Postkongreß (1891) ist ein Artikel in den Vertrag aufgenommen worden, der Art. 15, der den Austausch von Briefbeuteln mit Kriegsschiffen vorsieht, aber natürlich nur mit solchen Kriegsschiffen, die sich mit friedlichen Aufgaben im Ausland aufhalten. Dem letzten Kongreß in Rom (1906) war es vorbehalten, in den Weltpostvertrag erstmals eine Bestimmung aufzunehmen, die das Bestehen eines Krieges ins Auge faßt, die Bestimmung nämlich, daß Kriegsgefangenen-Sendungen Portofreiheit genießen sollen. Der Postkongreß ist aber damit lediglich einem Beschlusse der ersten Haager Friedenskonferenz (1899) gefolgt, dem die Absicht zugrunde liegt, das ohnedies beklagenswerte Los der Kriegsgefangenen durch weitestgehende Erleichterung ihres Verkehrs mit der Heimat soviel als möglich zu erleichtern. Diese Portofreiheit, die sich nicht nur auf Briefsendungen, sondern auch auf Pakete, Wertsendungen und Postanweisungen erstreckt, ist dann auch von der zweiten Haager Friedenskonferenz (1907) aufrecht erhalten worden und findet nun in dem Weltkrieg Anwendung in einer Ausdehnung, wie man es wohl auf jenen Konferenzen nicht geahnt hat.

Sonst aber kennt der Weltpostvertrag selbst den Kriegszustand nicht und besitzt keine unmittelbaren Bestimmungen für Kriegsfälle und Kriegszeiten. Die Übereinkommen wegen des Austausches von Briefen und Kästchen mit Wertangabe, von Postanweisungen, von Postpaketen und von Postaufträgen enthalten jedoch von jeher die Vorschrift, daß „unter außergewöhnlichen Verhältnissen, die eine derartige Maßnahme zu rechtfertigen geeignet sind, jede Verwaltung den Austausch der Sendungen zeitweilig ganz oder teilweise einstellen darf". Daran ist nur die Bedingung geknüpft, daß die in Betracht kommende Verwaltung die an dem Dienstzweige beteiligten anderen Verwaltungen unverzüglich, nötigenfalls telegraphisch, benachrichtigt. Diese „außergewöhnlichen Verhältnisse" brauchen jedoch keineswegs einen Kriegszustand zu bedeuten. So ist z. B. vor einigen Jahren im Verkehr zwischen Deutschland und Rußland der Austausch von Paket- und Wertsendungen eingestellt worden, als die russische Postverwaltung infolge von Streiks der Eisenbahnbeamten nicht in der Lage war, für ordnungsmäßige Weiterbeförderung der Sendungen Sorge zu tragen. Der eigentliche Weltpostvertrag enthält keine gleichartige Bestimmung wie die genannten Nebenabkommen. Doch hat der Postkongreß in Rom die Möglichkeit einer Einstellung auch der Briefbeförderung nicht für ausgeschlossen gehalten; denn er hat in die Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag eine Vorschrift aufgenommen, daß die beteiligten Postverwaltungen sogleich, nötigenfalls telegraphisch, zu benachrichtigen sind, wenn eine Verwaltung infolge außergewöhnlicher Umstände zeitweilig die Weitersendung der ihr offen oder in geschlossenen Posten überwiesenen Briefsendungen einstellen muß.

Von der Befugnis zur Einstellung des Austausches von Postsendungen wird natürlich auch im Falle eines Krieges Gebrauch zu machen sein. Das wird in erster Linie eintreten, soweit es sich um den Postaustausch mit den kriegführenden Ländern handelt. Aber auch im Verkehr neutraler Staaten untereinander können Beschränkungen des gegenseitigen Postaustausches im Falle eines Krieges nötig werden, z. B. dann, wenn die neutralen Staaten für ihren gegenseitigen Verkehr auf die Vermittlung eines der kriegführenden Staaten angewiesen sind.

Die Frage aber, ob im Falle eines Krieges zwischen Vereinsländern der Weltpostvertrag für die kriegführenden Länder, sei es allgemein, sei es nur für ihren gegenseitigen Verkehr, seine Gültigkeit verliert, ist theoretisch zu verneinen. Soweit es sich um die Beziehungen jedes der kriegführenden Länder zu den am Kriege nicht beteiligten, also neutralen Gliedern des Weltpostvereins handelt, bleibt der Weltpostvertrag mit seinen Nebenabkommen in Kraft, weil die neutralen Staaten mit den kriegführenden Ländern in freundlichen Beziehungen bleiben, und weil daher auch ihre Verträge mit diesen Gültigkeit behalten. Zwischen den feindlichen Staaten untereinander werden freilich gewisse Verträge, die ihrer Natur nach den Frieden zur Voraussetzung haben, wie Freundschafts- und ähnliche Verträge und überhaupt die politischen Verträge, durch den Krieg aufgehoben. Das sind aber Ausnahmen; die Regel ist, daß die zwischen zwei Staaten abgeschlossenen Verträge im Kriegsfalle zu Recht bestehen bleiben, und daß nur ihre Ausführung, soweit sie mit den Kriegszwecken nicht vereinbar ist, unterbrochen wird. Diese Regel muß für den Weltpostvertrag schon deswegen gelten, weil er ja für den Verkehr zwischen den kriegführenden und den neutralen Ländern ohnedies in Kraft zu bleiben hat. Die Ausführung des Weltpostvertrages wird freilich — und das ist ja im gegenwärtigen Kriege auch durchweg geschehen —, wenigstens soweit es sich um den unmittelbaren Postaustausch zwischen den feindlichen Ländern handelt, in der Regel schon aus dem Grunde unterbrochen werden, weil die Aufrechterhaltung eines unmittelbaren Postaustausches dem Gegner unter Umständen einen mit dem Kriegszwecke nicht zu vereinbarenden Vorteil bringen würde. In erhöhtem Maße gilt das, wenn ein Krieg wie der gegenwärtige Weltkrieg zugleich zu einem ausgeprägten Wirtschaftskrieg ausartet.

Der Postverkehr der neutralen mit den kriegführenden Staaten hört im Kriegsfalle nicht auf, da, wie ich schon erwähnte, die Verträge der Neutralen mit den Kriegführenden in Kraft bleiben. Auch der Postverkehr der neutralen Staaten untereinander durch Vermittlung der kriegführenden Länder braucht im Kriegsfalle keine Unterbrechung zu erfahren; freilich wird in Wirklichkeit sowohl der Postaustausch der neutralen und der kriegführenden Staaten untereinander, als auch der Postverkehr zwischen neutralen Staaten durch Vermittlung eines kriegführenden Landes vielfach

dadurch Störungen erleiden, daß Eisenbahnen und andere Verkehrswege zerstört, Landesteile durch den Gegner besetzt sind, daß die Sendungen einer militärischen Prüfung durch kriegführende Staaten unterworfen werden und dergl. mehr.

Bei Kriegen zwischen Seemächten werden Störungen des Postverkehrs auch durch das Eingehen von Schiffsverbindungen und durch etwaige Blockaden hervorgerufen. Inbetreff des zur See sich bewegenden Postverkehrs enthält jedoch das auf der zweiten Haager Friedenskonferenz vereinbarte Abkommen über Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege wichtige Schutzbestimmungen. Danach sind die auf See auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefpostsendungen der Neutralen oder der Kriegführenden, mögen sie amtlicher oder privater Natur sein, unverletzlich. Wird ein Schiff beschlagnahmt, so sind die Briefpostsendungen von dem Beschlagnehmenden möglichst unverzüglich weiterzubefördern. (Das ist bekanntlich deutscherseits auch stets geschehen.) Diese Bestimmungen finden aber im Falle des Blockadebruchs keine Anwendung auf die Briefsendungen, die nach dem blockierten Hafen bestimmt sind oder von ihm kommen. Durch die Unverletzlichkeit der Briefpostsendungen werden die neutralen Postdampfer den Gesetzen und Gebräuchen des Seekrieges, die die neutralen Kauffahrteischiffe im allgemeinen betreffen, nicht entzogen. Doch erhalten die Postdampfer insofern eine bevorzugte Stellung, als ihre Durchsuchung durch die Kreuzer der Kriegführenden nur im Notfall, und dann unter möglichster Schonung und mit möglichster Beschleunigung vorgenommen werden soll. Auf Schiffe, die an den Feindseligkeiten teilnehmen, werden die Bestimmungen nicht angewendet

Nach diesen Vorschriften und den dem Völkerrecht entsprechenden sonstigen Gepflogenheiten im Kriege leuchtet uns eine Reihe von Beschränkungen und Hemmungen im Weltpostverkehr, die sich jetzt im Kriege bei uns und den Neutralen recht fühlbar machen, ohne weiteres als unvermeidbar und selbst berechtigt ein. Der große Krieg, der so manche Überraschung bereitet hat, hat aber auch im Postverkehr gar manches gebracht, was unerwartet und unvorhergesehen war, namentlich insofern, als gewisse kriegführende Parteien das Völkerrecht, das jene Regelungen schuf, nur soweit anerkannt und geachtet haben, als es in ihrem eigenen Interesse lag und noch liegt. Freilich hätte man längst auf dergleichen gefaßt sein können. Sprach sich doch der bei Ausbruch des Weltkrieges noch im Amte stehende erste Seelord der englischen Admiralität, Lord Fisher, als einer der englischen Delegierten bei der ersten Friedenskonferenz im Haag (1899) offen dahin aus, daß er, wenn es das Wohl Englands gebiete, sich den Teufel um völkerrechtliche Abmachungen schere. Wie sehr unter solchen Verhältnissen der Weltpostverkehr zu leiden hatte, ergibt sich für uns am deutlichsten, wenn wir uns vergegenwärtigen, was uns Deutschen und in gleicher Weise unseren Verbündeten und selbst den Neutralen der Krieg bisher in bezug auf den internationalen Postverkehr auferlegt hat. Die Vorherrschaft unserer Feinde auf dem Gebiete des internationalen Nachrichtenverkehrs gehört ja zu den wirksamsten Waffen, mit denen jene uns bekämpfen.

Unmittelbar beim Beginne des Krieges sah sich Deutschland wie mit einem Schlage von dem Nachrichtenverkehr mit dem Auslande nahezu abgeschnitten. Der Briefverkehr der Post wurde nach und von dem Auslande sehr einschneidenden Einschränkungen unterworfen; er wurde nach den feindlichen Ländern gänzlich eingestellt und nach dem verbündeten Österreich-Ungarn und nach dem gesamten neutralen Ausland einer militärischen Überwachung unterworfen, die im militärischen Interesse für notwendig erklärt worden war. Alle Briefsendungen nach dem Auslande mußten offen aufgeliefert werden. Sie wurden erst weiterbefördert, nachdem ihr Inhalt von den dazu bestellten Prüfungs- und Überwachungsstellen geprüft und unverdächtig befunden war. Diese Maßnahmen bestehen im wesentlichen auch heute noch fort. Anfänglich freilich war der Umfang des Briefverkehrs nach dem Auslande von den militärischen Stellen weit unterschätzt worden; es traten ganz empfindliche Verzögerungen in der Weitersendung der Briefschaften ein. Erst allmählich gelang es, die prüfenden Militärorgane dem gewaltigen Verkehr anzupassen, und heute kann von großen Verzögerungen aus diesem Anlaß kaum noch gesprochen werden. Der Briefverkehr mit den Deutschland verbündeten Staaten und den ihm benachbarten neutralen Ländern (Niederlande, Schweiz und nordische Staaten) vollzieht sich heute fast so schnell und glatt wie in Friedenszeiten.

Schlimmer war es für uns und unsere Verbündeten mit dem Nachrichtenverkehr über See bestellt. In klarer Erkenntnis der Wichtigkeit des internationalen Gedankenaustausches ist man in Deutschland schon lange vor der Errichtung des Weltpostvereins, der ja auch das Werk eines Deutschen ist, bemüht gewesen, dem Briefverkehr über See auch in Kriegszeiten völkerrechtlichen Schutz zu sichern. Schon Friedrich der Große vertrat den Grundsatz, daß der Handel der Neutralen im Seekrieg unverletzlich sein müsse. In diesem Sinne erklärte auch das preußische Landrecht bereits das Eigentum feindlicher Untertanen für frei, das sie den Postschiffen der gegen ihren Landesherrn kriegführenden Staaten anvertraut hatten. Deutschland hat sich dann lebhaft an den Bestrebungen beteiligt, den Postschiffen eine völkerrechtliche Ausnahmestellung zu verschaffen, indem sie von der Durchsuchung durch feindliche Kriegsschiffe und die auf ihnen befindlichen Korrespondenzen von der Beschlagnahme befreit werden sollten. Dieses Ziel schien denn auch auf der zweiten Friedenskonferenz im Haag (1907), wie schon erwähnt, erreicht zu sein. Das Abkommen wurde auch von England unterzeichnet und ratifiziert, aber — nicht beachtet. Als ein wesentliches Mittel zur Vernichtung des deutschen Handels betrachten unsere Feinde die Beschlagnahme und Durchstöberung nicht nur der

von Deutschland ausgehenden oder nach Deutschland gerichteten Postsendungen, sondern auch der Post der neutralen Länder. Dieser Postraub ist ganz planmäßig organisiert und wird sowohl in europäischen als auch in den unter feindlichem Einflusse stehenden außereuropäischen Häfen, wie z. B. Hongkong, Singapur u. a., vorgenommen. Zu Beginn des Krieges war das Vorgehen der englischen und französischen Seebehörden in erster Linie gegen den überseeischen Paketverkehr Deutschlands gerichtet, den sie jetzt vollständig unterbunden haben. Gegen den deutschen überseeischen Briefverkehr ist ein planmäßiges Vorgehen unserer Feinde erst seit Dezember 1915 im Werke. Anfänglich beschränkten sich unsere Gegner auf die Beschlagnahme der überseeischen deutschen Briefposten, die in ihr Gebiet oder ihre Hoheitsgewässer gelangt waren. England ging jedoch sehr bald dazu über, auch neutrale Schiffe, die englische Häfen nicht planmäßig berührten, anzuhalten und in britische Häfen zu schleppen, um dort die deutschen Briefposten wegzunehmen. Nach Jahresfrist standen die Dinge dank der englischen Seetyrannei so, daß auch der gesamte Briefverkehr Deutschlands und seiner Verbündeten mit Spanien und den überseeischen Ländern von den feindlichen Mächten angehalten und weggenommen wurde. Vom Dezember 1915 bis Ende September 1916 (neuere Zahlen fehlen) sind von den britischen und französischen Seebehörden im deutsch-überseeischen Postverkehr nicht weniger als 24 200 Briefposten aus Deutschland und 16 800 Briefposten nach Deutschland von neutralen Postschiffen geraubt worden. Der Inhalt dieser Briefbeutel ist später von der britischen und französischen Zensur nur in ganz geringem Umfange freigegeben und über die Niederlande oder die Schweiz nach Deutschland oder an die neutralen überseeischen Bestimmungsländer weitergesandt worden. England und Frankreich beschränkten sich nicht darauf, die auf neutralen Dampfern befindlichen Briefposten nach und von den ihnen feindlichen Ländern zu beschlagnahmen und zu durchsuchen. Die Briefposten der neutralen Länder werden vielmehr ebenso behandelt, um auch die Briefsendungen zu fassen, die durch die Post in neutralen Ländern mit feindlichen Staatsangehörigen ausgetauscht werden. Die von einzelnen neutralen Mächten hiergegen wiederholt erhobenen Proteste haben keinerlei Änderung des Verfahrens herbeigeführt.

Der Beweis, daß dem englisch-französischen Postraube vorwiegend wirtschaftliche Kampfmotive zugrunde liegen, ist durch neuerliche Wahrnehmungen unwiderleglich erbracht worden. Nach Prüfungsvermerken, die sich auf nach Deutschland gelangten Briefen befanden, sind nämlich die von den britischen Seebehörden auf neutralen Schiffen beschlagnahmten Briefposten nicht allein von der britischen, sondern auch von der französischen Zensur durchgesehen, also zwischen den englischen und französischen Dienststellen ausgetauscht worden. Dieses Vorgehen, das allem Völkerrechte Hohn spricht, ermöglicht beiden feindlichen Mächten natürlich einen gründlichen Einblick in die deutschen Geschäftsbeziehungen zum Ausland und bietet ihnen die Unterlagen für wirtschaftliche Kampfmaßnahmen, wie sie u. a. zum großen Nachteile der Neutralen in den berüchtigten „Schwarzen Listen“ zum Ausdruck gekommen sind.

Da schien es im Herbst 1916, als sollte sich in unseren Handelstauchbooten ein Mittel bieten, um den überseeischen Briefverkehr Deutschlands den völkerrechtswidrigen Zugriffen unserer Feinde zu entziehen. Das Reichspostamt in Berlin hatte bereits öffentlich die Bedingungen bekannt gegeben, unter denen Briefe und Postkarten mit den Tauchbooten nach den Vereinigten Staaten von Amerika und durch deren Vermittlung nach den übrigen neutralen Ländern in Übersee sowie auch nach Spanien übersandt werden konnten. Es hatte sich auch schon in dem deutschen Abgangshafen eine recht ansehnliche Tauchbootpost angesammelt, als die Vereinigten Staaten von Amerika die diplomatischen Beziehungen mit Deutschland abbrachen und sich später als mit Deutschland im Kriegszustande befindlich erklärten. Das Tauchboot blieb im deutschen Hafen, die Briefe wurden den Absendern zurückgegeben. Seitdem ist jeder unmittelbare überseeische Postverkehr Deutschlands und seiner Verbündeten abgeschnitten, und auch die Deutschland benachbarten Neutralen haben ihren Postdampferverkehr nach Übersee so gut wie ganz eingestellt, da sie von England gezwungen werden, einen englischen Hafen zur Durchsuchung anzulaufen und so das von Deutschland als Kriegsgebiet erklärte, von deutschen Unterseebooten beherrschte, gefahrvolle Seegebiet zu durchfahren.

So sehr nun auch nach dem Vorangeführten dem Weltpostverkehr im Kriege Gewalt angetan worden ist, der Weltpostvertrag selbst besteht auch heute noch fast ungehindert fort, den noch bestehenden Rest des Weltpostverkehrs beherrschend und regelnd. Die Mittelmächte unterhalten ja einen regen Postaustausch untereinander und mit den benachbarten neutralen Ländern; das gleiche findet statt zwischen den Ländern des Vielverbandes und ihren Kolonien untereinander und mit den neutralen Ländern der ganzen Welt und vor allem auch zwischen den europäischen und außereuropäischen neutralen Ländern untereinander. Und dieser gesamte Verkehr wickelt sich ab unter den Vorschriften und Formen des Weltpostvertrages. Selbst in den Taxen dieses Verkehrs ist keine Änderung eingetreten. Obwohl die Mehrzahl der kriegführenden Länder und auch eine Reihe der neutralen Staaten dazu übergegangen sind, die Portosätze ihres heimatlichen Postverkehrs zu erhöhen oder, wie Deutschland, Zuschläge dazu zu erheben, gelten bei allen Weltpostvereinsländern die Taxen des Weltpostvertrages unverändert fort, da der Vertrag Kriegszuschläge zu den Taxen nicht kennt. Alle Länder erkennen also auch in diesem sonst so gebieterischen Punkte an, daß der Weltpostvertrag allgemein fortbesteht und seine Macht und Kraft ungeschwächt behalten hat. Deutschland und Österreich-Ungarn sind bekanntlich sogar dazu übergegangen, in den besetzten feindlichen Gebieten wieder geregelte Postverhältnisse auch für

die Allgemeinheit herzustellen, diese Gebiete bezüglich ihres Postverkehrs mit Deutschland, den ihm verbündeten Ländern und selbst den neutralen Staaten als Teile des Weltpostvereins anzusehen und ihren Postverkehr den Vorschriften, Formen und Taxen des Weltpostvertrags zu unterwerfen.

Aber selbst zwischen den Ländern der beiden kriegführenden Parteien besteht noch ein sehr reger, wenn auch ganz neuartiger Postverkehr, der, wenn er auch durch neutrale Länder, durch die kriegsunbeteiligten Nachbarstaaten, vermittelt wird, doch auf der Grundlage des Weltpostvertrages beruht, der Postverkehr der Kriegsgefangenen. Wir haben schon gesehen, daß der Weltpostvertrag seit dem Kongreß in Rom (1906) eine Bestimmung enthält, wonach Gefangenensendungen Portofreiheit genießen sollen. In der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag und in den Nebenabkommen sind im Anschluß daran einige weitere Bestimmungen vorgesehen, die im wesentlichen auch die Form des Austausches dieser Sendungen regeln. Schon bald nach Beginn des Weltkrieges war eine große Zahl Kriegsgefangener in deutsche Hand gefallen, die das Bedürfnis hatten, ihren Angehörigen in der Heimat Nachricht zu geben. Die Reichspostverwaltung zögerte nicht, mit den Postverwaltungen benachbarter, nicht feindlicher Länder die nötigen Verabredungen für den Austausch der Kriegsgefangenenpost zu treffen. In entgegenkommender menschenfreundlicher Gesinnung übernahmen die schweizerische Postverwaltung die Vermittlung des Verkehrs mit Frankreich, Serbien, Montenegro, Japan über Suez, später auch mit Italien, die niederländische Postverwaltung die Vermittlung mit England, Belgien, später mit Portugal und Japan (über Amerika), die schwedische mit Rußland, Japan über Sibirien und später mit Rumänien. Abgesehen davon, daß gewöhnliche Briefe offen sein müssen, unterliegen die Kriegsgefangenensendungen im großen und ganzen denselben Versendungsbedingungen wie freigemachte andere Postsendungen des Weltpostverkehrs. Einschreibbriefe mußten freilich wegen des bald einsetzenden Massenverkehrs aus Gründen der Sicherheit des Betriebes ausgeschlossen werden. Weiter mußte für Briefe, die im Weltpostverkehr sonst einer Gewichtsbeschränkung nicht unterliegen, eine Gewichtsgrenze (1 kg) festgesetzt werden, weil sich, namentlich in der Richtung aus England, bald schwere Mißbräuche ergaben, die den Briefverkehr empfindlich störten. Auch die eine Zeit lang geduldeten Wertkästchen wurden nicht mehr zugelassen, weil sich die Gefangenen Lebensmittel darin senden ließen, der Wertkästchendienst aber für diesen Zweck nicht eingerichtet ist. Außer Briefsendungen — einschließlich sogenannter Päckchen bis 1 kg — werden jetzt nur Pakete mit und ohne Wertangabe, Wertbriefe und Postanweisungen befördert. Selbstverständlich unterliegen alle diese Sendungen der militärischen Prüfung der beteiligten Absendungs- und Bestimmungsländer; in Deutschland erfolgt diese Prüfung z. B. in den Gefangenenlagern. Es würde hier zu weit führen, die Behandlung der Kriegsgefangenensendungen im einzelnen näher darzulegen. Bemerkt sei nur, daß die ungeahnte Ausdehnung und die Formen, in denen sich der Weltkrieg abspielt, auch sonst bald ergänzende Bestimmungen und Abmachungen nötig machten und zwar nicht nur über die postdienstliche Behandlung der Sendungen, sondern auch über den Kreis der Personen, die am Kriegsgefangenenverkehr teilnehmen dürfen. England und auf seine Anregung die anderen Staaten des gegen Mitteleuropa kämpfenden Vielverbandes führten die Neuerung in die europäischen Kriege ein, daß sie auch bürgerliche Angehörige eines feindlichen Landes, deren sie habhaft wurden, massenweise in Gefangenenlager einsperrten. Nur widerstrebend entschlossen sich die Mittelmächte zu einem gleichen Vorgehen. Bei den bürgerlichen Gefangenen handelt es sich vorwiegend um Leute, die im feindlichen Lande ihrem Berufe nachgegangen waren und, von dem Kriegsausbruch überrascht, nicht in ihre Heimat hatten zurückkehren können. Durch die Einsperrung in die Gefangenenlager waren sie fortan außerstande, selbst für sich zu sorgen, und sie kamen in dieselbe Lage wie die eigentlichen Kriegsgefangenen. Es war daher nur recht und billig, ihnen auch die Vorrechte der Kriegsgefangenen im Postverkehr zuzubilligen. Das geschah durchweg bei den Mittelmächten und ihren westeuropäischen Gegnern sowie in Japan. Nur Rußland hat diesen Opfern des Krieges die Vergünstigungen des Kriegsgefangenenverkehrs vorenthalten. Den eigentlichen Kriegsgefangenen sind nach den Bestimmungen der Haager Landkriegsordnung und des Weltpostvertrags die in kriegsunbeteiligten (neutralen) Ländern festgehaltenen Heeres- und Flottenangehörigen der kriegführenden Mächte gleichgestellt. Unter den Ländern, die Festgehaltene beherbergen, nimmt die Schweiz insofern eine besondere Stellung ein, als dort auf Anregung des Papstes eine große Zahl verwundeter oder kranker Kriegs- und bürgerlicher Gefangener aus den umliegenden feindlichen Ländern zur Erholung untergebracht ist. Gleiche Maßnahmen sind neuerdings in Dänemark, Norwegen und Schweden getroffen worden. Die Kriegsgefangenen genießen auch nach der Überführung in die Schweiz usw. im allgemeinen ihre Portofreiheiten weiter. Der neue Weltpostverkehr zwischen den Kriegsgefangenen und ihren Angehörigen hat nun einen ganz gewaltigen Umfang angenommen. Allein durch die Schweiz sind z. B. an Kriegsgefangenensendungen in der Zeit seit September 1914 bis Ende Januar 1917 über 211 Millionen Briefe und Postkarten, 11¾ Millionen sogenannte „Päckchen“, über 46 Millionen Pakete und mehr als 6¼ Millionen Postanweisungen im Betrage von rund 88 Millionen Franken vermittelt worden. In Deutschland allein sind im November 1916 für die Gefangenen im ganzen 9½ Millionen Sendungen eingegangen und von den Gefangenen fast 16 Millionen Sendungen aufgeliefert worden, das sind im Jahr rund 300 Millionen Sendungen. Und dieser gewaltige, neuartige, nach dem Kriege von selbst wieder verschwindende Verkehr wird geregelt durch den Weltpostvertrag. Wahrlich, der Weltpostvertrag hat trotz aller Mißachtung des

völkerrechtlichen Schutzes des Briefverkehrs durch die Mächte des Vielverbandes die schwere verhängnisvolle Belastungsprobe im Weltkriege, das kann man schon heute sagen, glänzend bestanden. Er hat sich als stärker und gefestigter erwiesen, als man hoffen durfte; er ist für die Völker der Erde zu einem wahren Segen und zu einem Lebensbedürfnis geworden, das niemand mehr missen kann. In seiner Gesamtheit hat er sich als ein hervorragendes Friedenswerk, als ein festes Friedensband bewährt, das alle Völker der Erde selbst durch die zerstörenden Wirkungen eines Weltkrieges hindurch fest verbindet. Er wird denn auch bei Schluß des Völkerringens, sozusagen automatisch, wieder voll in sein altes Recht treten, und die Welt wird sich seiner Wohltaten mehr denn je bewußt sein. Man kann zum Wohle der Menschheit nur wünschen, daß beim Friedensschluß dann auch noch Vereinbarungen erreicht werden, um den völkerrechtlichen Schutz, den die Haager Konvention von 1907 dem Weltbriefverkehr und seinen Trägern, den Postschiffen, bereits zugesprochen hat, aber für den Kriegsfall nicht hat gewährleisten können, mit starken, die Wiederholung der Verletzungen durch Willkür, Hab- und Selbstsucht ausschließenden Garantien zu umgeben.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschafts-Statistik von Mitte November bis Mitte Dezember 1917.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 4½ „ | Norwegen | 6 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

### Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 15. Nov. | 22. Nov.. | 30 Nov. | 7. Dez. | 15. Dez. |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2 404 | 2 404 | 2 405 | 2 405 | 2 405 |
| Silberbestand | 125 | 130 | 134 | 139 | 151 |
| Wechsel | 11 688 | 11 688 | 12 234 | 12 145 | 12 282 |
| Lombard | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| Tägl. fäll. Verbindlichkeiten | 5 726 | 5 745 | 6 045 | 6 036 | 6 176 |
| Notenumlauf | 10 363 | 10 377 | 10 622 | 10 691 | 10 773 |

**Österreichisch-ungarische Bank.** (In Mill. Kronen.)

| | 7. Dezember 1917* | 23. Juli 1914 |
|---|---|---|
| Gold | 324 | 1298 |
| Silber | 54 | 291 |
| Wechsel | 2 823 | 768 |
| Staatsvorschuß | 13 258 | 60 |
| Notenumlauf | 17 740 | 2130 |
| Giroguthaben | 2 092 | 291 |

* Erstmalige Veröffentlichung seit dem Kriegsausbruch.

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 22. Nov. | 29. Nov. | 6. Dez. | 13. Dez. |
|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 55.85 | 56.51 | 57.53 | 57.51 |
| Wechsel | 91.95 | 91.34 | 91.79 | 91.58 |
| Guthaben Privater | 122.59 | 122.74 | 135.64 | 123.15 |
| Guthaben des Staates | 42.17 | 41.56 | 36.46 | 40.42 |
| Notenumlauf | 42.47 | 43.08 | 43.73 | 43.93 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 19.32% | 19.40% | 18.74% | 19.58% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franken.)

| | 15. Nov. | 22. Nov. | 29. Nov. | 6. Dez. | 13. Dez. |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand Inland | 3 293 | 3 294 | 3 296 | 3 299 | 3 303 |
| Goldbestand Ausland | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 |
| Silberbestand | 249 | 284 | 247 | 246 | 245 |
| Wechsel | 1 885 | 1 867 | 1 979 | 1 948 | 1 943 |
| Guthaben des Staates | 33 | 52 | 28 | 42 | 39 |
| Privatguthaben | 2 710 | 2 800 | 2 769 | 2 796 | 2 883 |
| Notenumlauf | 22 345 | 22 414 | 22 691 | 22 911 | 22 821 |
| Staatsvorschuß | 12 555 | 12 750 | 13 000 | 13 000 | 13 000 |
| Vorschuß an d. Verbündeten | 3 145 | 3 160 | 3 175 | 3 200 | 3 205 |

**Russische Staatsbank.** (In Millionen Rubel.)

| | 1. Nov. |
|---|---|
| Goldbestand (Inland) | 1 292 |
| Goldbestand (Ausland) | 2 308 |
| Silberbestand | 177 |
| Wechsel | 500 |
| Kurzfristige Schatzscheine | 15 507 |
| Privatguthaben | 2 491 |
| Notenumlauf | 19 917 |

Im November und Dezember wurden keine weiteren Ausweise veröffentlicht.

**Niederländische Bank.** (In Millionen Gulden.)

| | 10. Nov. | 17. Nov. | 24. Nov. | 1. Dez |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 683 | 694 | 692 | 700 |
| Silberbestand | 7 | 7 | 6 | 6 |
| Notenumlauf | 855 | 857 | 352 | 872 |
| Wechsel | 72 | 74 | 66 | 54 |
| Lombard | 88 | 93 | 92 | 104 |

**Neue belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Génér. de Belgique).** (In Millionen Franken.)

| | 18. Nov. | 22. Nov. | 29. Nov. | 6. Dez. | 13. Dez. |
|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand und deutsches Geld | 44 | 47 | 46 | 47 | 100 |
| Guthaben im Ausland | 447 | 448 | 448 | 448 | 448 |
| Darlehen gegen Schatzscheine belgischer Provinzen | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Diverse Darlehen | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Wechsel | 105 | 113 | 120 | 134 | 126 |
| Notenumlauf | 1080 | 1084 | 1083 | 1083 | 1116 |
| Giroguthaben | 80 | 90 | 96 | 101 | 124 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland | 92 | 92 | 92 | 92 | 92 |

**Schweizerische Notenbank.** (In Millionen Franken.)

| | 31. Okt. | 7. Nov. | 15. Nov. | 23. Nov. | 30. Nov. |
|---|---|---|---|---|---|
| Gold | 350 | 350 | 349 | 350 | 350 |
| Silber | 53 | 52 | 54 | 54 | 53 |
| Wechsel | 227 | 239 | 261 | 231 | 231 |
| Lombard | 41 | 42 | 41 | 41 | 40 |
| Noten | 613 | 612 | 608 | 599 | 627 |
| Giroguthaben | 89 | 100 | 127 | 101 | 82 |

**Außenhandel Englands.**

| | November 1917 | 1916 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr | 109 769 023 £ | 88 934 806 £ |
| „ „ Ausfuhr | 44 382 335 £ | 42 488 254 £ |
| „ „ Wiederausfuhr | 3 749 480 £ | 7 136 780 £ |

## Devisenkurse einiger größeren Börsenplätze am 1./3. Dezember 1917.

**Berlin.**

| | | Geld | Brief |
|---|---|---|---|
| Holland | 100 fl. | 286¾ | 287¼ |
| Dänemark | 100 Kr. | 218 | 218½ |
| Schweden | 100 Kr. | 246¾ | 247¼ |
| Norwegen | 100 Kr. | 219¾ | 220¼ |
| Schweiz | 100 Fr. | 152½ | 152¾ |
| Wien / Budapest | 100 K. | 64,20 | 64,30 |
| Bulgarien | 100 Leva | 80½ | 81 |
| Konstantinopel | | 20,25 | 20,35 |
| Madrid u. Barcelona | | 136½ | 137½ |

**Wien.**

| | 1. Dez. |
|---|---|
| Marknoten | 155,75 |
| Holland | 458,50 |
| Schweiz | 246,— |
| Kopenhagen | 342,50 |
| Stockholm | 387,50 |
| Sofia | 128,50 |
| Rubel | 210,— |

**Kopenhagen.**

| Sichtwechsel | 1. Dez. |
|---|---|
| Hamburg | 50,25 |
| Amsterdam | 135,— |
| London | 14,60 |
| Paris | 54,50 |

**Stockholm.**

| Sichtwechsel. | 1. Dez. |
|---|---|
| Berlin | 46,— |
| Amsterdam | 120,— |
| Schweizerische Plätze | 63,— |
| London | 13,25 |
| Paris | 47,— |

**Amsterdam.**

| | 30. Nov. | 1. Dez. |
|---|---|---|
| Wechsel auf Berlin | 36,10 | 37,75 |
| „ „ Wien | 22,20 | 23,90 |
| „ „ Schweiz | 54,20 | 54,60 |
| „ „ Kopenhagen | 76,50 | 75,— |
| „ „ Stockholm | 86,90 | 85,— |
| „ „ New York | 229½ | — |
| „ „ London | 11,00 | 11,10 |
| „ „ Paris | 40,55 | 40,90 |

**Paris.**

| | 1. Dez. |
|---|---|
| London | 27,55 |
| New York | 571,50 |
| Schweiz | 132,25 |
| Spanien | 679,50 |
| Holland | 252,50 |
| Rußland | 74 |
| Dänemark | 187 |
| Norwegen | 141 |
| Schweden | 211 |
| Italien | 71 |

**Zürich.**

| | 1. Dez. |
|---|---|
| Berlin | 68,25 |
| Wien | 41,75 |
| Holland | 185,50 |
| New York | 4,31 |
| London | 20,50 |
| Paris | 75,25 |
| Italien | 51,50 |
| Kopenhagen | 143,— |
| Stockholm | 161,50 |
| Kristiania | 145,— |
| Petersburg | 60,— |
| Madrid | 103,50 |
| Buenos Aires | 205,— |

**New York.**

| | 1. Dez. |
|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | nom. |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag | nom. |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7150 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7425 |
| „ „ Berlin auf Sicht | — |
| Silber per Unze | 84¼ |

# Handel und Wirtschaft.

### Allgemeines.

Über die Goldproduktion der Erde im Jahre 1916 (siehe Schätzungen Heft 2, 1917, S. 46) werden vom Engineering und Mining Journal (New York) jetzt definitive Zahlen veröffentlicht. Die Gesamtproduktion stellte sich auf 94 088 000 £ gegen 95 710 000 £ im Jahre 1915. Hieran waren beteiligt:

| | in £ 1916 | | 1915 |
|---|---|---|---|
| Transvaal mit | 38 428 000 | gegen | 37 221 000 |
| Ver. Staaten v. N.-Amerika mit | 18 463 000 | „ | 20 147 000 |
| Australien mit | 7 643 000 | „ | 9 042 000 |
| Rußland mit | 6 950 000 | | |

Der Rest entfällt auf Canada, Rhodesien, Süd-Amerika, Indien und Mexiko.

Über die nutzbaren Wasserkräfte in einigen Ländern bringt „Information“ vom 18. Oktober eine interessante Übersicht:

| Land | in Millionen PS. vorhanden | benutzt | % | Jahr d. Feststellung |
|---|---|---|---|---|
| Großbritannien | 0,96 | 0,08 | 8,3 | 1911 |
| Deutschland | 1,43 | 0,45 | 31,3 | „ |
| Schweiz | 2,53 | 0,5 | 20,4 | 1914 |
| Spanien | 5,00 | 0,31 | 6,0 | 1911 |
| Italien | 5,5 | 0,96 | 17,5 | „ |
| Frankreich | 6,2 | 0,9 | 14,7 | 1916 |
| Österreich | 6,47 | 0,56 | 8 | 1911 |
| Schweden | 6,75 | 0,85 | 12,6 | 1915 |
| Norwegen | 7,5 | 0,92 | 12,3 | 1911 |
| Ver. Staaten von Nord-Amerika | 30,0 | 5,0 | 16,6 | 1914 |

## I. Europa.

Deutschland. Als Übergang in die Friedenswirtschaft ist die am 3. Dezember an der Berliner Börse eingeführte variable amtliche Kursnotierung für 44 Werte anzusehen. Die weitere Auswahl der zuzulassenden Werte wird vom Börsenvorstand getroffen, unterliegt aber der Genehmigung des Handelsministers. Die Notierungen sind nicht für die Öffentlichkeit bestimmt, sondern nur für die Banken und Bankiers des Inlandes. Nach dem Auslande dürfen sie nicht bekannt gegeben werden. — Auch der Breslauer Börsenvorstand beschloß die Wiederaufnahme der amtlichen Notierungen für Dividendenwerte.

Die Wiedereröffnung der Hamburger Effektenbörse fand am 1. Dezember statt. Die Veröffentlichung von Kursen ist nicht erlaubt. Gleichzeitig ist das Effektenkommissionsgeschäft wieder aufgenommen, und dafür wird das zwischen allen deutschen Börsenplätzen vereinbarte Abkommen für Effektenprovisionen in Kraft treten.

Im Zusammenhange mit der Wiederaufnahme variabler amtlicher Kursnotierungen ist eine Bedingungsgemeinschaft im Berliner Bankgewerbe, der sich bis zum 27. November etwa 150 Firmen angeschlossen haben, zustande gekommen. Angestrebt wird die Erhöhung der Provisionssätze, die Regelung der Courtagezahlung an die Makler, sowie die Bestrafung der den vorgeschriebenen Bedingungen zuwiderhandelnden Personen. Eine Kommission von 5 Mitgliedern hat mit dem Verein für die

Interessen der Fondsbörsen und mit der Stempelvereinigung wegen Änderung der Satzungen verhandelt.

Der Berliner Bedingungsgemeinschaft schlossen sich die Vereinigung der Banken und Bankiers in München und Augsburg an. Auch die Kgl. Bank hält die vereinbarten Provisionssätze inne.

Eine vom Bundesrat erlassene Bekanntmachung bestimmt, daß Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Gesellschaften mit beschränkter Haftung, wenn ihr Kapital mehr als 300 000 Mark beträgt, nur mit staatlicher Genehmigung gegründet werden dürfen. Über den Antrag zur Gründung entscheidet die Zentralbehörde des Bundesrates im Einvernehmen mit dem Reichsbankdirektorium. Die gleiche Verordnung gilt für alle nach ihrem Inkrafttreten (5. November 1917) vorzunehmenden Kapitalserhöhungen. Der Bundesrat bestimmt, wann die Verordnung außer Kraft tritt.

Die rheinisch-westfälische Diskontogesellschaft in Aachen und die Märkische Bank in Bochum sind mit der Dresdener Bank verschmolzen worden. Eine Kapitalserhöhung um 60 Millionen Mark wurde vorgeschlagen.

Der Anilinkonzern plant eine Kapitalserhöhung von 150 000 000 Mark.

Eine Erweiterung der Befugnisse der Handelskammern ist durch einen Erlaß des Handelsministers angeordnet worden. Die Kammern sollen fortan zum Schutze des Kapitalmarktes zur Prüfung von Anträgen auf Begründung neuer Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Gesellschaften m. b. H. sowie bei Kapitalvermehrungen bestehender Gesellschaften herangezogen werden.

Ein Gesetzentwurf bezüglich Neuordnung der preußischen Handelskammern wurde seitens des Zentralverbandes des deutschen Großhandels einem Ausschuß zur Beratung übergeben. Der Entwurf sieht eine obligatorische Trennung in Handels- und Industriekammern vor, sowie eine Neueinteilung der Handelskammerbezirke. Die Heranziehung der Kammern in allen wichtigen, ihr Arbeitsfeld berührenden Angelegenheiten, besonders zur Begutachtung von Gesetzentwürfen, wird verlangt.

In Hamburg beabsichtigt man die Gründung einer Schiffsbeleihungsbank zwecks Beleihung von See- und Flußschiffen. Das Kapital ist mit 10 000 000 Mark in Aussicht genommen.

Die bei den deutschen Lebensversicherungsgesellschaften Ende 1916 versicherte Gesamtsumme belief sich nach dem jetzt vorliegenden Geschäftsbericht des Kaiserlichen Aufsichtsamtes für Privatversicherungen auf rund 16 Milliarden Mark gegen 13½ Milliarden Mark im Jahre 1913.

Dem Reichstag ist der Gesetzentwurf über den Nachtragskredit von 15 Milliarden Mark zugegangen.

Über die Zusammensetzung der Zeichnungen auf die 7. Kriegsanleihe unterrichtet nachstehende Aufstellung:

Es sind insgesamt eingegangen Zeichnungen

| | | | Stückzahl der Zeichnungen | über insgesamt Mark |
|---|---|---|---|---|
| | bis 200 M. | | 3 233 472 | 208 038 060 |
| von 300— | 500 „ | | 693 729 | 294 840 691 |
| „ 600— | 1 000 „ | | 586 623 | 530 796 198 |
| „ 1 100— | 2 000 „ | | 264 871 | 461 217 350 |
| „ 2 100— | 5 000 „ | | 233 542 | 867 567 880 |
| „ 5 100— | 10 000 „ | | 100 781 | 817 813 460 |
| „ 10 100— | 20 000 „ | | 42 732 | 697 429 400 |
| „ 20 000— | 50 000 „ | | 33 914 | 1 188 878 400 |
| „ 50 100— | 100 000 „ | | 12 169 | 1 023 848 100 |
| „ 100 100— | 500 000 „ | | 9 145 | 2 092 039 782 |
| „ 500 100— | 1 000 000 „ | | 1 363 | 1 129 854 946 |
| über 1 000 000 M. | | | 1 032 | 3 145 616 933 |
| | | | 5 213 373 | 12 457 941 200 |

Im Gouvernement Riga wurde unter Heranziehung der Banken ein Bankaufsichtsamt gegründet, dem unter anderem die Aufgabe der Regulierung der reichsdeutschen Forderungen zufällt.

**Österreich-Ungarn.** Laut amtlicher Kundmachung vom 1. November werden als 7. österreichische Kriegsanleihe eine steuerfreie 5prozentige amortisable Staatsanleihe sowie steuerfreie 5prozentige am 1. August 1926 rückzahlbare Staatsschatzscheine ausgegeben. Der Zeichnungspreis beträgt für die Staatsanleihe 92,5 % für die Staatsschatzscheine 94,5 %. Der Zeichner erhält eine Bonifikation von 1½ % und bei der amortisablen Staatsanleihe außerdem eine einmonatige Zinsenbonifikation. Der Umsatz bei der Anleihe unterliegt nicht der Effektenumsatzsteuer. Die Subskription sollte vom 5. November bis 3. Dezember ursprünglich dauern, wurde aber mittlerweile bis 15. Dezember verlängert.

Die 7. ungarische Kriegsanleihe ist eine 6prozentige steuerfreie Staatsrenten-Anleihe und eine 5½ prozentige steuerfreie Staatsrenten-Anleihe. Die Zinsen und im Falle der Kündigung die Staatsschuldverschreibungen werden ohne Abzug von irgend welchen bestehenden oder zukünftigen ungarischen Steuern, Stempeln und Gebühren ausgezahlt. Der Zeichnungspreis beträgt für die 6prozentige Staatsrenten-Anleihe 96,10 %, für die 5½ prozentige Staatsrenten-Anleihe 91,25 %. Der Zeichnungstermin wurde auf die Zeit vom 15. November bis einschließlich 14. Dezember festgesetzt.

Die Spareinlagen bei den größeren Wiener Kreditinstituten sind seit Beginn 1917 bis Ende September von 2530 Millionen Kronen auf 3221 Millionen Kronen gestiegen.

Ende Oktober wurde zwischen Österreich-Ungarn und Holland ein Abkommen getroffen, das die Ausfuhr nach Holland und die Gewährung gegenseitigen Kredits betrifft.

Die Kohlenförderung, bezüglich der während einiger Monate keine Zahlen veröffentlicht wurden, stellt sich für die Zeit von Januar bis August wie folgt:

| in 1000 Meterzentnern | 1917 | 1916 |
|---|---|---|
| Steinkohlen . . . . . | 110 318 | 117 690 |
| Braunkohlen . . . . | 142 265 | 157 991 |

Das Privileg der österreichisch-ungarischen Bank, das zugleich mit dem zwischen Österreich und Ungarn bestehenden „Ausgleich" abläuft, soll provisorisch auf ein Jahr verlängert werden. Über den Stand der Bank wird bekannt (Wochenausweise sind seit Kriegsausbruch nicht erschienen; die Regierung soll aufgefordert werden, die Bank wieder zu regelmäßigen Veröffentlichungen zu veranlassen), daß die Schuld der beiden Reichshälften an die Bank 16,1 (Österreich allein 10,241) Milliarden beträgt. Der Notenumlauf bleibt um ein geringes unter dem Betrag.

**Rußland.** Die Regierung soll, wie verlautet, ein dringliches Dekret über die Verstaatlichung der Banken ausarbeiten.

Der maximalistische Heeresausschuß hat das Petersburger Zollhaus beschlagnahmt und jeglichen Warenausgang verboten.

Ein Erlaß der Regierung verfügte einen sofortigen Vorschuß von 25 Millionen Rubel durch die Staatsbank an die Nationalkommissare (Minister) für Regierungskosten. In der Moskauer Staatsbankfiliale wurden 2 Milliarden an Werteffekten und 70 Millionen Gold und Münze beschlagnahmt.

Nach der Neuen Zürcher Zeitung hat die Regierung der Volkskommissare ein zweimonatliches Moratorium vom ersten Tage des jüngsten Aufstandes, also vom 6. November an gerechnet, erlassen. Zum Volks-

kommissar der russischen Staatsbank wurde von den Bolschewisten Obolenski ernannt.

Nach dem schweizerischen Handelsamtsblatt ist durch eine Note der russischen Gesandtschaft in Bern vom 2. November der zwischen der Schweiz und Rußland abgeschlossene Niederlassungs- und Handelsvertrag gekündigt worden. Nach dieser Note hat die provisorische Regierung auch die mit anderen Staaten bestehenden Handelsverträge und ähnliche Übereinkünfte gekündigt. Der Vertrag mit der Schweiz ist nach Ablauf eines Jahres erloschen.

Das Landwirtschaftsministerium hat von 46 Gouvernements Europäisch-Rußlands Ernteberichte erhalten. Diese lauten wie folgt:

| in Millionen Pud (1 Pud = 16,375 Kilo) | 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| Roggen . . . . . | 1296 | 1059 |
| Winterweizen . . . . | 326 | 288 |
| Sommerweizen . . . | 404 | 383 |
| Gerste . . . . . | 465 | 431 |
| Hafer . . . . . | 747 | 552 |

Der russische Bergbau. In Petersburg wurde eine Gesellschaft gegründet, welche die Gold- und Kupfergruben im Altaigebiet in Betrieb nehmen wird. Ausländisches Kapital darf an dem Unternehmen nicht beteiligt sein.

Über die sibirische Kohlenindustrie, Irkutsker Bergland, werden nachstehende Zahlen bekannt: Arbeiterzahl Ende Aug. 1917: 10 551, Ende Aug. 1916: 5438

| | 1. Hälfte Aug. 1917 | ganzer Monat Aug. 1916 |
|---|---|---|
| Förderung . . . | 4 000 686 Pud | 5 000 787 Pud |
| Versand . . . . | 4 000 429 „ | 6 000 766 „ |

Im Gegensatz hierzu steht der Julibericht aus dem Donezbecken, demzufolge die Produktion von 142½ Millionen Pud im Juli 1916 auf 119 Millionen Pud im Juli 1917 zurückgegangen sein soll, bei einer Erhöhung der Arbeiterzahl von 239 000 auf 274 000.

In Kuolajaroi im nordöstlichen Teil Finnlands sind reiche Eisen- und Kupfererzlager entdeckt worden. Die Eisenerze besitzen dieselben magnetischen Eigenschaften wie die schwedischen.

Von größter Wichtigkeit für die Entwicklung der chemischen Industrie, sowie anderer Industrien des Revaler und Petersburger Gebietes ist die an der Südküste des finnischen Meerbusens gemachte Entdeckung riesiger bituminöser Brennschieferlager, die einen vollwertigen Ersatz für Holz und zum Teil für Kohle zu Heizzwecken, besonders für Lokomotiven, außerdem ein sehr gutes Rohmaterial für die Herstellung von Benzin u. a. m. darstellen.

Einer Meldung der „Nationaltidende“ vom 16. Oktober zufolge sind bei Solikamsk im Gouvernement Perm große Kalilager entdeckt worden, die die deutschen an Reichtum und Reinheit weit übertreffen sollen. Die Läger wurden durch eine wissenschaftliche Expedition unter Leitung des Professors Kurnakow gefunden.

England. Für die ersten 8 Monate 1917 wird die Einfuhr für verschiedene Artikel verglichen mit 1915, wie folgt angegeben:

| Ware | 1917 | 1915 |
|---|---|---|
| Holz . . . . . | 350000 Lasten | 2500000 Lasten |
| Eisen und Stahl . . | 317000 to | 766000 to |
| Rohglyzerin . . . . | 5700 engl. Ztr. | 84500 engl. Ztr. |
| Phosphat-Düngemittel . . . . . | 116000 to | 286000 to |
| Flachs, Hanf u. Jute | 242000 to | 423000 to |

In der Generalversammlung der Prince Linie (Limites) wurde mitgeteilt, daß in der am 30. Juni 1917 abgelaufenen Kaffeekampagne die englischen Schiffe 21,3%, die nicht englischen Schiffe 78,7% aller Kaffeeverschiffungen bewirkten. In der am 30. Juni 1914 abgelaufenen Kampagne hatte sich der englische Anteil auf 78,4, der nicht englische auf 21,6% gestellt.

Die Vertreter des Instituts of Bankers der Decimal Association of Chambers of Commerce werden zu einer Konferenz zusammentreten, um über den Gesetzentwurf, betreffend die Einführung des dezimalen Münzsystems, zu beraten.

In den ersten 8 Monaten des Krieges betrugen die Kriegskosten Englands 362 Millionen £. In den beiden folgenden Kriegsjahren, 1915/16 und 1916/17, waren sie bereits auf bzw. 1 420 000 000 £ und 2 010 000 000 £ gestiegen. Seit dem 1. April 1917 bis Ende Oktober 1917 betrugen die Ausgaben 1 900 000 000 £.

Der Munitionsminister hat ab 1. November alle Teeröle in England beschlagnahmt.

Die Silberausfuhr nach Holland und Skandinavien ohne besondere Lizenzen wurde verboten.

In Warwickshire ist man auf ein neues Kohlenvorkommen gestoßen. Die neue Zeche soll 4000 Arbeiter beschäftigen. 4 Flöze wurden in einer Gesamtdicke von 23 Fuß und einer Tiefe von 711 Ellen erbohrt.

Nach „The Ecconomist“ (27. Oktober) wird die diesjährige Kartoffelernte des vereinigten Königreiches auf 8 Millionen geschätzt; die letztjährige ergab 5 470 000 Tonnen.

Das Landwirtschaftsministerium gibt bekannt, daß die Gesamtweizenernte Englands und Wales 7 164 000 Quarters beträgt, dies ist 330 000 Quarters mehr als im vergangenen Jahr. Die Gerstenernte beläuft sich auf 5 539 514 Quarters (360 000 Quarters mehr), die Haferernte auf 10 066 705 Quarters (450 000 Quarters mehr als im Jahre 1916), die Heuernte beträgt 7 550 000 To., dies sind 1 280 000 Tonnen weniger als im Vorjahr, jedoch um 1 000 000 mehr als im Jahre 1915.

Der „Times“ zufolge bereitet das Handelsministerium einen Gesetzentwurf vor, der bezweckt, die Pläne deutscher Gesellschaften nach dem Kriege einer Kontrolle über gewisse Metalle in England und seinen Kolonien zu erlangen, zu vereiteln.

Für die Wollindustrie wurde ein Kontrollamt errichtet. Die Abgabe aller in England erzeugten Wollgarne soll rationiert werden.

Die London County und Westminster Bank eröffnet eine Agentur in Bordeaux.

Frankreich. Das Budget für 1918 beziffert die Zivilausgaben auf 8 Milliarden Francs, wovon 6½ Milliarden durch bestehende Steuern gedeckt, 1½ Milliarden durch neue Steuern zu beschaffen sind.

Die Budgetkommission der Kammer genehmigte die Erhöhung der dem Staate von der Bank von Frankreich zu gewährenden Vorschüsse von 12 auf 15 Milliarden Francs.

Die 3. Kriegsanleihe wird in der Zeit vom 26. November bis 25. Dezember zu 68,60 zur Zeichnung aufgelegt.

Die Banque de l'Indochine gründete zusammen mit der Chargeurs réunis und den Messagéries maritimes die Société de navigation àvapeur franco-indochine mit 15 Mill. Francs Kapital.

Im November gewährte Amerika Frankreich einen neuen Vorschuß von 310 Mill. $.

Italien. Die Staatsschuld bezifferte sich Ende Juni auf 18 307 Millionen Lire, nicht inbegriffen 3 107 Millionen Lire Noten und 1300 Millionen Lire Schatzwechsel. Ein Regierungsdekret erhöhte den Kredit des Kriegsministeriums um 400 Millionen Lire. Nach einer Meldung vom 27. November ist der Schatzminister ermächtigt worden, von den Notenbanken außerordentliche Vorschüsse im Betrage von 700 Millionen Lire zu verlangen.

Das amerikanische Schatzamt hat Italien 230 Millionen Dollar geliehen, um damit die Kohlen und andere Vorräte zu bezahlen, die in Amerika angekauft wurden.

Nach einer Meldung des Berner Bund vom 6. November stellten die maßgebenden Schweizer Bankinstitute einstweilen sämtlich die Umsätze in italienischer Valuta ein.

Nach einem neu erlassenen Dekret der italienischen Regierung wird jeder, der ab 1. Januar 1918 mehr als 10 Lire Silbermünzen besitzt, mit Gefängnis bestraft.

Über die Tätigkeit der Börsen wird berichtet, daß nur reine Kassageschäfte abgeschlossen werden dürfen, außerbörsliche Umsätze sind verboten; für Staatsfonds und Bankaktien gelten Mindestkurse.

Belgien. Der belgische Bergbau. Nach den der belgischen Regierung in Havre zugegangenen Mitteilungen beläuft sich die Steinkohlenproduktion, welche in Friedenszeiten 23 Millionen Tonnen betrug, auf 60% des Friedenssatzes. In den Gruben von Charleroi wurden im Jahre 1916 5 300 000 Tonnen gefördert, wovon 20% beschlagnahmt worden seien. Im ersten Halbjahr 1917 seien 2 380 000 Tonnen produziert und 32% von den Deutschen beschlagnahmt worden, im zweiten Halbjahr habe sich die Produktion verringert, es seien 36% beschlagnahmt worden. In der Gegend von Lüttich sei die Lage des Bergbaues sehr betrübend. In dem Bergbaubetrieb Hasard sei die Arbeiterzahl, welche vor dem Kriege 700 betragen habe, auf 300 und die Produktion auf die Hälfte gesunken.

Holland. Die Delegierten des holländischen Munitionsbureaus haben in Schweden Verhandlungen über den Ankauf von Flugzeugen und Flugmotoren geführt. Schweden verlangt eine Kompensation in der Form von 2500 Tonnen Zucker. Infolge der ungünstigen schwedischen Wechselkurse ist man holländischerseits bestrebt, die Ausfuhr von landwirtschaftlichen und Molkereiprodukten, deren Schweden sehr bedarf, zu fördern.

Die Niederländische Telegraphenagentur meldet, daß die Ausfuhr von Papier und Papierwaren aller Art mit Ausnahme von Druckschriften, Büchern, Musikalien, Gravüren, Kunstdrucken, Spielkarten und anderen Papierwaren, die keinen Handelswert als Papier besitzen, verboten wurde.

Seit Anfang November ist eine staatliche Bewirtschaftung von Schwefelsäure und der zu ihrer Gewinnung geeigneten Pyrite eingerichtet. Gleichzeitig ist der freie Verkehr mit solchen Materialien und Schwefelsäure aufgehoben worden.

Auf der letzten Versammlung der Handelskammer in Hengelo wurde eine Mitteilung des Verkehrsministers bekannt gegeben, nach welcher zur Förderung des Salzabbaues in Twente eine Sachverständigenkommission eingesetzt werden soll.

Eine Amsterdamer Firma hat in Twente Untersuchungen über das Vorkommen von Bentheiner Sandstein anstellen lassen. Diese sind erfolgreich gewesen, da bereits einige Meter unter der Erdoberfläche größere Sandsteinblöcke gefunden wurden. Weitere Untersuchungen müssen ergeben, ob die Steinlager abbauwürdig sind.

Der Voranschlag des Staatshaushalts für 1918 schätzt die Einnahmen auf 285,6 Millionen, die Ausgaben auf 334,5 Millionen Gulden. Es ergibt sich somit ein Defizit von rund 49 Millionen Gulden.

Spanien. Über die Wirtschaftslage wird unter dem 3. Dezember nachstehendes bekannt gegeben:

Nach Madrider Depeschen spitzt sich die spanische Wirtschaftskrise gefährlich zu. Durch den Wagenmangel ist die Ausfuhr tatsächlich vollkommen eingestellt. Unzählige Fabriken haben die Tore schließen müssen, während infolge des Kohlenmangels in den Großstädten der Trambahnverkehr und die Straßenbahnbeleuchtung voraussichtlich eingestellt wird. Man befürchtet, die Arbeitslosigkeit werde zu schweren Unruhen führen.

Der Außenhandel in den ersten 9 Monaten 1917 stellt sich wie folgt dar:

Einfuhr 1 149 528 000 (i. V. 985 277 000), Ausfuhr 1 006 260 000 (1 026 851 000) Pesetas. Die Goldeinfuhr stellte sich auf 573 Millionen Pesetas gegen 96 Millionen Pesetas im Vorjahre.

Über den Stand der Bank von Spanien am 31. Oktober (letzte Ziffer) unterrichten folgende Angaben:

(Vgl. mit dem Vorjahre, in Millionen Pesetas.)

| | | |
|---|---|---|
| Gold im Inland | 1949,4 | |
| Gold im Ausland | 90,56 | ( 91,54) |
| Barvorrat in Silber | 728,9 | ( 726,7 ) |
| Wechselbestand | 345,35 | ( 346,69) |
| Lombards | 388,71 | ( 384,1 ) |
| Wertpapiere | 14,24 | ( 14,15) |
| Notenumlauf | 2717,73 | (2712,76) |
| fremde Gelder | 1048,66 | (1060,74) |

Laut „Economista“ wandelt die spanische Regierung infolge Verhandlungen mit Frankreich die äußere Schuld unter Mitwirkung eines Bankiersyndikates und der Bank von Spanien in eine innere Schuld um.

Zwischen der spanischen und der französischen Regierung wurde ein Valutaabkommen getroffen, demzufolge sich Frankreich spanische Valuta verschaffen kann durch Vorschüsse, welche die Bank von Spanien auch auf die nicht nationalisierte äußere Anleihe bewilligen kann. Die Summe dieser noch im Umlauf befindlichen Extorieurs wird mit 535 Millionen Fr. angegeben.

Schweden. Die schwedische Emissionsgesellschaft in Stockholm erhöhte ihr Kapital um 4 Millionen auf 20 Millionen Kronen. Die neuen Aktien werden zu 200 ausgegeben.

Über das Jahreseinkommen des schwedischen Volkes wurde anläßlich des Teuerungskongresses in Stockholm bekannt, daß es sich auf 2100 Millionen Kronen beläuft, wovon jetzt 1800 Millionen Kronen für Haushaltsaufwendungen, Essen, Trinken, Feuerung usw. verbraucht werden.

Norwegen. Nach einem Bericht aus Christiania soll eine Elektrizitätsgesellschaft eine Fabrik errichten, in welcher aus Labradoriet, einem Mineral, das im westlichen Teil Norwegens gefunden wird, Aluminium hergestellt werden soll. Bisher war Norwegen auf die Einfuhr angewiesen.

Die Norske Handelsbank in Christiania erhöht ihr Aktienkapital um 15 auf 27 Millionen Kronen. Die Bergen Handelsbank in Bergen verdoppelt ihr Aktienkapital von 5 auf 10 Millionen Kronen. Die neuen Aktien werden zum Kurse von 150 Prozent ausgegeben.

Über die Holzausfuhr im 1. Halbjahr 1917 bringt „Dagposten“ einige Ziffern. Es wurden ausgeführt:

| | in cbm | |
|---|---|---|
| | im 1. Halbjahr 1916 | im 1. Halbjahr 1917 |
| gehobelte Hölzer | 196 072 | 129 373 |
| Kistenhölzer | 81 951 | 61 656 |
| Dauben | 13 358 | 2 159 |
| geschnittene Hölzer | 204 608 | 136 772 |
| Grubenhölzer | 334 785 | 94 001 |
| Brennholz | 8 839 | 314 |
| | 839 613 | 424 275 |

davon gingen im ersten Halbjahr 1917 nach

| | |
|---|---|
| England | 332 000 cbm |
| Holland | 52 000 „ |
| Frankreich | 19 000 „ |
| Schweden | 9 000 „ |
| Afrika | 9 000 „ |

Nach Deutschland, Spanien, Italien, Portugal ist in dieser Zeit von Norwegen, Hauptausfuhrhafen Frederikstad, kein Holz verschifft worden.

Schweiz. Der neunte Neutralitätsbericht des schweizerischen Bundesrates beziffert die feste und die schwebende Mobilisationsschuld Ende Oktober auf 960 Millionen Francs.

Die Schweizerische Bankgesellschaft in Winterthur wird ihr Kapital von 36 auf 40 Millionen Fr. erhöhen. — Die Hypothekarkasse des Kantons Bern erhöht ihr Kapital von 20 auf 30 Millionen Fr., indem ein entsprechender Teil des 4prozentigen Staatsdarlehens von 1911 in Stammkapital umgewandelt wird.

Die Notwendigkeit weiterer Kohlenersparnis zwingt die Schweiz zu einer Einschränkung der Arbeit in den Fabriken. Das schweizerische Volkswirtschaftsdepartement faßt diesbezügliche Maßnahmen ins Auge, wobei zugleich die allmähliche Überführung zu normalen wirtschaftlichen Verhältnissen erleichtert werden soll. Der in dem neuen Fabrikgesetz vorgesehene Normalarbeitstag von 10 Stunden wird in sämtlichen Fabriken eingeführt. Nachtarbeit soll nur mehr in ganz seltenen Ausnahmen bewilligt werden.

Die Bewilligung zur Errichtung neuer Fabriken, die zur Herstellung von Kriegsmaterial dienen, soll nur gegeben werden, wenn die Gründung im allgemeinen Interesse erscheint.

In Bern wurde unter dem Namen „Swiss-American Trade Exchange Co." eine Gesellschaft gegründet, durch welche der Versuch gemacht werden soll, die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Amerika zu ungunsten des deutschen Exports zu vergrößern.

Zum Schutze einer für die Schweiz neuen und aussichtsreichen Industrie, der Herstellung synthetischen Gummis aus Karbid wird vorgeschlagen, einen Einfuhrzoll auf Gummi zu erheben. Karbid soll in der Schweiz nach Friedensschluß in großen Mengen erreichbar sein.

Bulgarien. Die Bulgarische Nationalbank bringt vom 10. November ab auf Überbringer lautende Schatzscheine in Höhe von 500, 1000, 2500 und 10 000 Leva in Umlauf, die in einem Jahre zurückzahlbar und mit 5% verzinsbar sind.

Das Finanzministerium hat einen Gesetzentwurf über die einzuführende Kriegsgewinnsteuer ausgearbeitet, der der Kammer noch in dieser Sitzungsperiode vorgelegt werden soll. In Betracht kommen alle Gewinne von 5000 Leva aufwärts, und zwar beginnend vom 1. September 1915 bis zum Kriegsende. Der Steuer wird jeder im Land unterworfen, auch die Ausländer, die nach sechsmonatigem Aufenthalt im Lande als ständige Bewohner Bulgariens betrachtet werden. Die Steuer schwankt je nach Art und Höhe des Gewinnes zwischen 55 und 35%.

Die Ungarische Bank- und Handels-A.-G. beabsichtigt zusammen mit einer Hamburger Versicherungsgesellschaft eine Bulgarische Versicherungsgesellschaft mit einem Aktienkapital von 4 Millionen Kr. zu gründen.

Rumänien. Über die Staatsschuld veröffentlicht der rumänische Politiker, Prof. Stere, daß sich dieselbe nach eingehender Berechnung bis Friedensschluß auf mindestens 10 Milliarden Lei belaufen wird, gegen 1½ Milliarden Lei im Jahre 1913. Das Volksvermögen wird von ihm auf den gleichen Betrag der Staatsschuld geschätzt. Der Zinsendienst nebst den Erfordernissen des Budgets wird eine Milliarde Lei ausmachen, d. h. 1000 Lei pro Familienoberhaupt. Das Einkommen bäuerlicher Familien betrug in guten Jahren nur bis zu 500 Lei.

Auf Anregung der deutschen Militärverwaltung wurde ein Konsortium gegründet zu zwei Drittel von der deutschen Petroleum-A.-G., zu einem Drittel von der deutschen Erdöl-A.-G., das die Aufschließung der großen Ölterrains des Staates, die als die besten Lagen in Rumänien angesehen werden — der Staat hatte sie für sich reserviert —, in die Hand nehmen soll.

Die Arbeiten sollen gegen Erstattung der Unkosten und einer bestimmten Lohnquote ausgeführt und die Produkte an die Militärverwaltung zwecks Überweisung an die verschiedenen Raffinerien des Landes abgeliefert werden. Zur Erleichterung des Transportes der Petroleumprodukte zur Donau ist eine Verlegung der noch ganz neuen Röhrenlinie Plöesti—Konstanza zur Donau nach Giurgiu im Gange.

Über die Produktionsverhältnisse bei der Steaua Romana wird bekannt, daß die Erzeugung den Durchschnitt der Friedensziffer dank einer besonders ergiebigen neuen Fontäne übersteigt.

Türkei. Die Verkaufserlöse der Tabakregie-Gesellschaft haben in der Zeit vom 1. Januar 1917 bis 31. Oktober nachstehende Roheinnahmen ergeben:

(in 100 000 Piaster):

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1917 | 270 | 150*) | 301 | 346 | 379 | 369 |
| 1916 | 186 | 194 | 218 | 229 | 234 | 239 |
| 1915 | 174 | 163 | 177 | 177 | 197 | 187 |
| 1914 | 204 | 198 | 218 | 218 | 246 | 251 |
| 1913 | 186 | 186 | 193 | 191 | 205 | 207 |

*) ½ Monat.

| | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1917 | 353 | 415 | — | 500 | — | — |
| 1916 | 220 | 250 | 245 | 251 | 258 | 263 |
| 1915 | 157 | 187 | 184 | 191 | 179 | 186 |
| 1914 | 239 | 220 | 213 | 195 | 175 | 179 |
| 1913 | 219 | 213 | 229 | 229 | 210 | 210 |

Die Konzessionsverlängerung für die Gesellschaft bis 1929 wurde nachgesucht.

Zum Zwecke der Devisenkontrolle und der Verhinderung von Valutaspekulationen hat die türkische Devisenzentrale die bei ihr vertretenen Banken ermächtigt, Beträge bis zu 30 türkischen Pfd. nach Deutschland und Österreich-Ungarn zu senden, sofern vorher die Richtigkeit der ihnen eingereichten Erklärungen geprüft worden ist. Solche Geldsendungen können für jede Partei nur einmal monatlich überwiesen werden.

Die Deutsch-Türkische Montagegesellschaft m. b. H. in München hat alle gegenwärtig erreichbaren Quecksilberminen in Kleinasien in Abbau genommen, nachdem sie dieselben z. T. erworben, z. T. gepachtet hat. In einer im Vilajet Smyrna gelegenen Mine wurde der Betrieb bereits aufgenommen, die Produktion wird durch die deutsche Kriegsmetallgesellschaft A.-G. in Berlin übernommen.

Griechenland. Die Staatseinnahmen haben einen weiteren Rückgang erfahren. Im Juli haben die Einnahmen aus Monopolen 3 058 000 (i. V. 3 140 000), aus Piräuszöllen 994 000 (2 538 000) Drachmen betragen. Der Rückgang beträgt also 1 626 000 Drachmen.

## II. Asien.

Japan. Mehrere japanische Werftgesellschaften beschlossen ihre Vereinigung zu einem großen Konzern, dem die Werften von Nagasaki, Kobe und Hikoshima angehören sollen. Das Kapital beträgt 50 Millionen Yen. Die großen Schiffswerften der Maatschappij Mitsubishi Goshi Kaisha werden der neugegründeten Mitsubshi Zosen Kaisha Gesellschaft einverleibt werden.

Über den Schiffsbau geben die Econ. Statist. Berichten Nr. 98 folgende Daten:

In den Jahren 1913 bis 1916 wurden in Japan erbaut an Schiffsraum bzw. 34 478 br. t., 88 345 br. t., 33 099 br. t., 169 750 br. t. Die Produktion dieses Jahres wird schätzungsweise auf 364 140 br. t. angesetzt.

Japan gibt eine 5 prozentige 5 jährige Anleihe von 45 Millionen Yen aus zwecks Einlösung der verfallenen Korea-Anleihe.

In den ersten neun Monaten dieses Jahres hat die japanische Einfuhr und Ausfuhr 700 bzw. 1141 Mill. Yen betragen gegen 558 bzw. 764 Millionen in der gleichen Zeit des Vorjahres.

**China.** China schloß eine Anleihe von 6 Millionen Golddollar mit der American International Corporation und der Japanischen Industriebank ab. Letztere tritt auf Verlangen Japans an die Stelle der deutschen Interessen. Die Anleihe dient zur Verbesserung des großen Kanals. Die Hauptarbeiten sollen in der Gegend von Schantung ausgeführt werden, wo Deutschland Sonderprivilegien hatte.

Niederl.-Indien. Zwischen Malilis und dem Tödatimeer wurden bedeutende Eisenerzlager entdeckt. Die gesamte förderungsfähige Menge wird auf 10 000 000 t geschätzt.

Zur Förderung der holländischen Diamantindustrie wird von dem Vorsitzenden des holländischen Diamantarbeiterverbandes die kräftige Ausbeute der großen Diamantenfelder auf Borneo mit Unterstützung der Regierung und unter Beteiligung der großen holländischen Bankinstitute beantragt.

Die holländische Regierung hat eine Gesetzesvorlage eingereicht zur Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft unter der Firma Djambi-Erdölgesellschaft behufs Aufschließung und Betrieb der großen Djambi-Ölfelder auf Sumatra im Umfange von 1,75 Mill. Hektar. Das Aktienkapital soll 5 Millionen Gulden betragen. Der größte Teil des Gewinnes über 8% wird dem Staate zufallen, der einen direkten Einfluß auf den Betrieb ausüben wird.

Britisch-Indien. Die Regierung veranschlagt den Zuschuß Indiens zu den englischen Kriegskosten über die „gewöhnlichen" militärischen Lasten hinaus für das Jahr 1917/18 auf 38½ Millionen Pfund Sterling.

## III. Afrika.

Ägypten. Die Einnahmen des Suezkanals in den ersten zehn Monaten des Jahres 1917 beziffern sich auf 49,70 gegen 65,70 Millionen Fr. in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Eritrea. Die südlich des Hafens von Massauah sich erstreckenden Kalilager, die den Staßfurter Lagern gleichkommen sollen, sind in der Ausbeutung begriffen. Ende September warteten 5000 t auf den Abtransport. Die Läger werden auf 850 000 t von ungefähr 55% Reinkaligehalt geschätzt. Im Frühjahr 1917 hat man den Bau einer Feldbahn nach der Küste begonnen. Die Läger gehören einer Gesellschaft, die 8000 Arbeiter mit dem Abbau, Wegebau nach der Küste und dem Bau einer Hafenanlage beschäftigt.

Transvaal. In den Minen waren Anfang Oktober insgesamt 187 636 Arbeiter beschäftigt, davon in den Goldminen 171 334, Kohlenminen 11 601, Diamantminen 4701.

Aus Johannisburg wird der Plan einer Reorganisation der East Rand Mine gemeldet.

Deutschost. Die National Bank of South Africa hat in Tabora eine Niederlassung errichtet.

## IV. Nord-Amerika.

Vereinigte Staaten. Die Vereinigten Staaten haben Großbritannien einen neuen Kredit im Betrage von 435 Millionen $ bewilligt, wodurch der Gesamtvorschuß an England auf 1 860 000 000 $ steigt.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Frankreich | wurden | gelieben | 820 000 000 $ |
| Italien | „ | „ | 485 000 000 „ |
| Rußland | „ | „ | 325 000 000 „ |
| Belgien | „ | „ | 58 400 000 „ |
| Serbien | „ | „ | 3 000 000 „ |

Um weitere panikartige Rückgänge durch Exekution zu verhindern, hat der Vorstand der Börse von Montreal die schon im Anfange des Krieges angeordnete Einführung von Mindestpreisen beschlossen.

Ein neuer Gesetzentwurf betreffend weitere Kriegssteuern soll im Laufe des Dezember dem Kongreß vorgelegt werden.

„Times" meldet, daß außer dem bereits genehmigten Betrage für den Bau und Kauf von Schiffen die Bewilligung weiterer Summen von 1 134 500 000 bzw. 915 000 000 Dollar vom Kongreß eingeholt werden soll.

Die Handelskammer in New York dringt auf die Erhöhung der Frachtraten.

„Times" melden, daß behufs Entwicklung inniger Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und England in London eine amerikanische Handelskammer errichtet wurde.

Der „Petit Parisien" meldet aus Washington, daß Präsident Wilson kraft seiner diktatorischen Vollmacht grundsätzlich die Sequestration des feindlichen Eigentums und die Übernahme aller den feindlichen Staatsangehörigen ausgestellten Patente für staatliche Benutzung angeordnet habe. Die gleiche Proklamation ordnet die Zensur für den gesamten Telegraphen-, Funkspruch- und Briefverkehr an. Die Associated-Press widerspricht dieser Meldung.

Aus Pittsburg wird gemeldet, daß das dortige Komitee östlicher Bahnen die sofortige Einstellung aller Exportladungen von Stahlblöcken, Stäben, Platten und Roheisen beschloß, außer wenn diese Ladungen für den Gebrauch der amerikanischen Regierung im Auslande bestimmt sind. Die in nordatlantischen Häfen lagernden Mengen an Stahl und Eisen betragen 1 325 000 Tonnen.

Die Errichtung einer Japanisch-amerikanischen Handelskammer an einem amerikanischen Hafenplatze des Stillen Ozeans ist geplant.

Die Guaranty Trust Co., die über ein Kapital von 600 Millionen Dollar verfügt, hat sich dem System der Federal Reserve Banken angeschlossen, das durch den weiteren Anschluß von Trust Companys und State Banks, von denen es in den Vereinigten Staaten mehr als 20 000 gibt, in Zukunft einen enormen Kraftzuwachs erfahren dürfte.

Die Kommission für die Nationale Kriegsbereitschaft erklärte den Rückkauf der Eisenbahnen für empfehlenswert, obwohl er gegenwärtig schwer durchführbar wäre. Man erwartet, daß der Staat für die Kriegsdauer die Kontrolle der Bahnen übernehmen wird.

Über die gewaltige Steigerung, die die Zinkproduktion während des Krieges erfahren hat, unterrichten nachstehende den Financial Times entnommene Zahlen betreffend die Ausfuhr in den am 30. Juni endenden Fiskaljahren:

| | | |
|---|---|---|
| 1914 . . . | 4 560 000 | Pfund (453,6 g) |
| 1915 . . . | 256 679 979 | „ |
| 1916 . . . | 279 021 994 | „ |
| 1917 . . . | 504 294 665 | „ |

Ein Drittel davon stammte 1916 und 1917 aus ausländischem, und zwar hauptsächlich aus australischem Rohstoff.

Canada. Der Wert der Einfuhr betrug in den ersten 7 Monaten 1917 549 Millionen $ gegen bzw. 360 und 210 Mililonen $ in der entsprechenden Zeit der Jahre 1916/15, der Wert der Ausfuhr betrug 683 000 000 $ gegen bzw. 489 und 222 Millionen $.

In Neubraunschweig wurden, wie aus Ottava gemeldet wird, große Anthrazitlager entdeckt. Bisher war die Kohlenproduktion dieser Gegend von sehr geringer Bedeutung.

Im Star Lake-Distrikt in Südost-Manitoba sind durch ein Mitglied des geologischen Dienstes von Canada bedeutende Mengen Platin entdeckt worden.

### V. Süd- und Mittelamerika.

**Argentinien.** Die Anbaufläche für Weizen wird für das Jahr 1917 mit 7,2 Millionen ha gegen 6,4 im Jahre 1916, 6,6 im Jahre 1915 und 6,2 im Jahre 1914 angegeben.

Der vom 15. November datierende Wochenbericht aus Buenos-Aires bringt die Meldung, daß die heranreifenden Ernten in Central Buenos-Aires durch Fröste beschädigt seien, und daß weitere nachteilige Berichte über Frostschäden auch aus Süd-Buenos-Aires, aus Bahia-Blanca und den südlichen Distrikten vorliegen. Entsprechend diesen Meldungen verringern sich die Ausfuhraussichten der La Plata-Staaten. Der argentinische Überschuß sollte ein wichtiger Faktor für die Versorgung der Entente wie der Neutralen werden.

An Stelle des Ausfuhrverbotes vom 1. Dezember 1916 treten mit Beginn der Ausfuhrtätigkeit Ausfuhrzölle für Getreide, und zwar pro Tonne 7½ $ für Weizen, 4 $ für Mais, Hafer und Gerste, 15 $ für Leinsaat. Schätzt man die Ausfuhr für Weizen auf 4 Millionen Tonnen gleich 30 Millionen $, Ausfuhrzoll für Hafer auf 1 Million Tonnen gleich 4 Millionen $, für Mais auf 4½ Millionen Tonnen gleich 18 Millionen $, und für Leinsaat auf 1 Million Tonnen gleich 15 Millionen $, so ergibt dies zusammen im Falle der Verwirklichung dieses sehr hoch angenommenen Exportes eine Einnahme für den Argentinischen Staat von 67 Millionen $ oder etwa 286 Millionen Mark.

**Brasilien.** Die Kammer nahm am 14. November ein Gesetz über Vergeltungsmaßnahmen gegen die Deutschen an. Das vom Senat abgeänderte Gesetz ermächtigt insbesondere die Regierung, den Belagerungszustand dort zu erklären, wo es notwendig ist und Verträge mit feindlichen Staatsangehörigen über öffentliche Arbeiten und andere Kontrakte, die für die nationale Verteidigung schädlich sind, für ungültig zu erklären. Ferner jeden internationalen Handel mit den Deutschen zu verhindern, die verdächtigen Feindlichen zu internieren und gegebenenfalls die Landkonzessionen von Ansiedlern nachzuprüfen.

Die Regierung hat mit japanischen landwirtschaftlichen Gesellschaften ein Abkommen geschlossen, nach welchem 20 000 japanische Bauernfamilien nach Brasilien gebracht werden sollen, um dort den Anbau von Reis und Getreide zu fördern. Auch mit englischen und russischen Kolonisationsgesellschaften sollen derartige Verträge geschlossen werden.

Die Baumwoll- und Zuckerernte. Die Baumwollernte wird auf 900 000 Ballen (zu je 75 Kilo), die Zuckerernte auf 900 000 Tonnen geschätzt.

**Chile.** In Valparaiso wurde eine französische Handelskammer errichtet.

Nach einer Meldung der Information vom 17. Oktober 1917 haben die Deutschen Salpeterwerke ihren Betrieb wieder aufgenommen. Durch Vermittlung der Chilenischen Regierung haben sie ihre Vorräte, die sie wegen der englischen Einschränkungsbestimmungen den Neutralen nicht liefern konnten, an die American du Pont Powder Co. verkauft.

**Peru.** Über die Förderung peruanischer Bergwerke in den Jahren 1915 und 1916 bringt der Statist einige interessante Zahlen:

| | 1916 | 1915 |
|---|---|---|
| | kg | kg |
| Gold | 19 907 | 1 690 |
| Silber | 335 529 | 294 425 |
| Quecksilber | 2 101 | 920 |
| | Metertonnen | Metertonnen |
| Kupfer | 43 078 | 34 727 |
| Blei | 2 038 | 2 696 |
| Zink | 13 | 19 |
| Vanadium-Erz | 3 448 | 3 145 |
| Tungsten-Erz | 523 | 375 |
| Mulybdän-Erz | 6 | 3 |
| Antimon-Erz | 1 876 | 522 |
| Borax | 1 289 | 510 |
| Salz | 26 069 | 25 729 |

**Venezuela.** Die Bolivar Concessions-Ltd. in London hat neue Petroleumfelder (6—7 Millionen Acres) in Venezuela erworben.

**Mexiko.** Ein Drekret der mexikanischen Regierung schließt in Zukunft die Annahme amerikanischen Papiergeldes sowie amerikanischer Silbermünzen bei Zollzahlungen aus und verbietet die Goldausfuhr aller Art. Der Betrieb in mehreren Silberminen wird wieder aufgenommen.

### VI. Australien.

Durch eine amerikanische Firma zu Yarraville wurde die Fabrikation sogenannter mineralischer Wolle, fabriziert aus Blaustein, in die Hand genommen. Die Nachfrage nach diesem Artikel, der für die Verpackung von Maschinen und Eiskästen und als Ersatz für Asbest gebraucht wird, nimmt fortdauernd zu. Der Footscray-Distrikt, der reichhaltige Lager dieses Rohstoffes enthält, ist prädestiniert für die Entwicklung einer solchen Industrie.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr

### Europa.

**Eisenbahnprojekt Breslau—Warschau.** Der Stadtgemeinde Breslau ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn Wilhelmsbrück—Sieradz innerhalb des preußischen Staatsgebiets erteilt worden. Damit nimmt die Stadtgemeinde Breslau ihren seit Gründung der ehemaligen Breslau-Warschauer Bahn bestehenden Plan einer direkten Eisenbahnverbindung mit Warschau wieder auf, dessen Ausführung stets am Widerstande der russischen Regierung scheiterte. Durch die Versagung des Weiterbaues der Bahn von der Grenzstation Wilhelmsbrück bis zum Anschluß an das russische Eisenbahnnetz bei Sieradz blieben die erhofften reichen russischen Zufuhren aus, weshalb die nur 55 km lange Bahn von Öls nach Wilhelmsbrück lediglich dem örtlichen Verkehr der von ihr durchzogenen Gegend diente und auch nur eine sehr bescheidene Rente erzielte. Im Jahre 1904 ging sie in den Besitz des preußischen Staates über.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 8. XII. 17, S. 809.)

**Der Ausbau der Vintschgaubahn.** Die Vintschgaubahn wird Meran über Mals mit Landeck verbinden und damit nicht nur bisher sehr verkehrsarme Gegenden Südtirols erschließen, sondern auch eine wesentlich verkürzte Verbindung Südtirols mit Vorarlberg herstellen. Die

Teilstrecke Meran—Mals ist im Betrieb, die Trassierungen reichen bis Nauders. Nun soll der nördliche Flügel Landeck—Pfunds gebaut werden, so daß zum vollständigen Ausbau nur das Verbindungsstück über Finstermünz—Reschenscheideck fehlt. Die neue Bahn wird einen langgehegten Wunsch Tirols erfüllen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 1. XII. 17, S. 794.)

**Eine neue Kohlenbahn in Serbien.** In Vlasko, etwa 50 km südlich von Belgrad, 5 km östlich der Hauptbahnlinie Belgrad—Nisch, wird Bergbau auf ein Lignit-Flöz von etwa durchschnittlich 6 m reiner Kohlenmächtigkeit von 3500 WE Heizwert betrieben. Es ist eine Schwebeseilbahn mit anschließender Schleppbahn in Normalspur zur Bahnstation Vlasko-Polje fertiggestellt worden. Die Kohle wird z. T. nach Ungarn ausgeführt.

(Pester Lloyd, 24. VIII. 17.)

**Bahnbau auf Island.** Schon vor einigen Jahren wurde der Bau einer Eisenbahn auf Island, von Reykjavik nach Thorsjaa, geplant[1]), obwohl bei der Menschenarmut des Landes die wirtschaftlichen Aussichten eines Bahnbaus auf der Insel so schlecht sind, daß ein Fachmann, Prof. Kuntzemüller, erklärte, kein europäisches Land würde auf so schmaler Grundlage die Bahn herzustellen wagen. Tatsächlich unterblieb der Bau damals. Jetzt aber will die für die Ausnutzung isländischer Wasserkraft gegründete dänische Wasserfallgesellschaft „Island" nach dem Krieg an die Verwertung der Wasserfälle gehen, die sie in der Nähe des Thingwallasees, etwa 10 km östlich von Reykjavik besitzt. Zu diesem Zweck soll an den Wasserfällen eine Kraftstation und eine Kalkstickstoffabrik angelegt werden. In Verbindung damit ist der Bau einer Eisenbahn von Reykjavik bis zu den Wasserfällen geplant. Bei der isländischen Regierung ist bereits das Gesuch um Gewährung der nötigen Rechte eingereicht worden. Die Gesellschaft ersucht um Befreiung von allen Abgaben, wogegen sie als Gegenleistung 10 Prozent des Überschusses an die isländische Landeskasse zahlen will. Ob das Althing und das Ministerium in Island auf den Plan eingehen, ist noch nicht sicher, da dort Neigung besteht, Bahnbauten durch die Landesverwaltung ausführen zu lassen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt., Nr. 92, S. 778.)

### Afrika.

**Die englischen Bahnbauten in Deutsch-Südwestafrika.** Außer der schon früher erwähnten[1]), durch die Engländer bewirkten Eisenbahnanschlußlinie zwischen Brit. Südafrika und dem eroberten Deutsch-Südwest zwischen Prieska, Upington und Keetmanshoop haben die Briten die Linie Swakopmund—Walfischbai gebaut, durch welche der britischen Bai das Übergewicht über das konkurrierende Swakopmund verschafft werden soll. Des weiteren ist die bisher schmalspurige Otavibahn in Kapspur umgebaut worden. Eine Bahn Mafeking—Port Alexander, die die Entfernung Johannisburgs von Europa um 4 Tage abkürzen würde, ist geplant.

(T. Tönnesen: „The South-West Africa Protectorate" im „Geographical Journal", Bd. 49, S. 282.)

### Amerika.

**Elektrische Vollbahn Chicago—Stiller Ozean.** Die mit 3000 Volt Gleichstrom betriebene Bahnlinie Chicago—Milwaukee soll eine Fortsetzung nach Westen bis an den Großen Ozean erhalten. Es ist geplant, die Elektrisierung der Bahnlinie durch das Felsengebirge und bis zum Kaskadengebirge und von Othello, Wash., nach Seattle und Tacoma fortzusetzen. Auf diese Weise werden 1000 km Bahnstrecke von den Wasserkräften des Felsengebirges betrieben werden. Durch diese Verlängerung wird die Bahn Chicago—St. Paul zur längsten elektrischen Bahn der Welt. (Wasserwirtschaft, Nr. 22, S. 355.)

**Verstaatlichung der Güterwagen in den Vereinigten Staaten?** Das Council of National Defense hat vorgeschlagen, die Regierung solle für 150 Mill. Doll. einen Wagenpark von zunächst 100 000 Güterwagen erwerben und dem Verfügungsrecht des Präsidenten unterstellen. Verhandlungen sind bereits im Gange. Es ist dies anscheinend der erste Schritt zur Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen, die durch die Kriegsanforderungen angeregt worden ist. (Ztschr. d. Ver. dtsch. Ingenieure.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

#### Allgemeines.

**Der Einfluß des Krieges auf die Welthandelsflotte.** Die Welttonnage betrug bei Ausbruch des Krieges 48 Mill. Bruttotonnen, davon entfielen auf:

| | | |
|---|---|---|
| England | 21 045 049 | Tonnen |
| Frankreich | 2 498 000 | „ |
| Nordamerika | 6 496 000 | „ |
| Japan | 1 200 000 | „ |
| Deutschland | 5 134 000 | „ |
| Österreich | 1 052 346 | „ |

England verlor bis Ende 1916 713 Schiffe mit 2 245 340 Tonnen (430 Schiffe mit 1 927 995 Tonnen wurden außerdem beschädigt), Frankreich 173 Schiffe mit 295 455 To., Amerika 10 Schiffe mit 28 764 Tonnen, Japan 9 Schiffe mit 39 383 Tonnen, Italien 184 Schiffe mit 298 347 Tonnen. Bis Ende Mai 1917 verlor:

| | | |
|---|---|---|
| England | 7 000 000 | Tonnen |
| Frankreich | 560 000 | „ |
| Italien | 500 000 | „ |
| Nordamerika | 200 000 | „ |
| Japan | 150 000 | „ |

Von den Neutralen verloren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dänemark | 165 | Schiffe mit | 170 000 | Tonnen |
| Norwegen | 512 | „ „ | 800 000 | „ |
| Schweden | 100 | „ „ | 100 000 | „ |
| Holland | 60 | „ „ | 150 000 | „ |

Deutschland verlor bis 1. März 1917 348 Schiffe mit 1014395 Tonnen, Österreich 52 Schiffe mit 176621 Tonnen. Durch Beschlagnahme verloren die Mittelmächte ferner 1432 Schiffe mit 2 000 000 Tonnen. Es gewannen dadurch:

| | | |
|---|---|---|
| England | 492 032 | Tonnen |
| Frankreich | 200 000 | „ |
| Nordamerika | 500 000 | „ |
| Portugal | 150 000 | „ |
| Brasilien | 71 733 | „ |
| Italien | 236 266 | „ |

Der Pachtpreis für Schiffe ist um das Zwanzigfache gestiegen; der Kaufpreis um das Zehnfache.

(Abg. Luciani im „Idea Nazionale", 6. X. 17.)

#### Amerika.

**Panamakanalverkehr 1916/17.** Es durchfuhren im Betriebsjahr Juli 1916 bis Juni 1917 1876 Seeschiffe den Kanal, gegen 787 und 1088 Seeschiffen in den beiden Vorjahren. Nach der Kanalvermessung betrug die Gesamttonnenzahl 8 530 121 Br.- und 6 009 358 N.-Reg.-T., die Gesamtladung 7 229 255 t. (Schiffbau, Nr. 4, S. 74.) — Von den 1876 Schiffen waren:

| | |
|---|---|
| englisch | 780, |
| nordamerikanisch | 464, |
| norwegisch | 150, |
| chilenisch | 99, |
| peruanisch | 86, |

[1]) Vgl. Aprilheft 1913, S. 19. Vgl. Septemberheft 1916, S. 146.

| | |
|---|---|
| holländisch | 74, |
| japanisch | 72, |
| sonstige | 51, |
| Sa. | 1876. |

(Economisch statist. Berichten, 21. XI. 17, S. 873.) — Im Zusammenhang hiermit sei der Monatsverkehr seit der Kanaleröffnung bis Neujahr 1917 mitgeteilt:

| Monat | Verkehr von Ost nach West Netto-Tonnage | Ladung in t | Verkehr von West nach Ost Netto-Tonnage | Ladung in t | Gesamtzahl der Schiffe |
|---|---|---|---|---|---|
| 1914 | | | | | |
| August | 41 931 | 49 106 | 44 047 | 62 178 | 24 |
| September | 109 684 | 141 762 | 111 375 | 180 276 | 57 |
| Oktober | 174 472 | 168 069 | 153 744 | 253 288 | 84 |
| November | 172 825 | 206 510 | 149 906 | 242 291 | 92 |
| Dezember | 148 676 | 179 235 | 198 618 | 271 219 | 100 |
| Summe | 647 588 | 744 682 | 657 690 | 1 009 252 | 357 |
| 1915 | | | | | |
| Januar | 169 228 | 208 082 | 177 984 | 240 925 | 98 |
| Februar | 149 339 | 150 987 | 175 523 | 276 078 | 91 |
| März | 187 568 | 217 447 | 288 416 | 417 610 | 137 |
| April | 199 213 | 237 384 | 205 326 | 285 457 | 119 |
| Mai | 240 098 | 246 534 | 252 252 | 332 174 | 142 |
| Juni | 296 694 | 320 619 | 201 116 | 282 561 | 143 |
| Juli | 297 329 | 316 773 | 250 041 | 388 696 | 170 |
| August | 288 194 | 249 119 | 236 857 | 326 218 | 161 |
| September*) | 166 751 | 181 380 | 178 619 | 274 937 | 100 |
| Oktober | — | — | — | — | — |
| November | — | — | — | — | — |
| Dezember | 851 | 671 | 8 957 | 12 908 | 9 |
| Summe | 1 995 265 | 2 128 996 | 1 975 091 | 2 837 564 | 1170 |
| 1916 | | | | | |
| Januar | — | — | 600 | 550 | 2 |
| Februar | 694 | 1 100 | 1 790 | — | 5 |
| März | 203 | — | 11 605 | 7 000 | 7 |
| April | 102 378 | 144 133 | 140 306 | 224 620 | 80 |
| Mai | 215 473 | 248 289 | 179 070 | 245 861 | 129 |
| Juni | 236 358 | 292 771 | 163 686 | 225 020 | 124 |
| Juli | 260 521 | 296 094 | 228 437 | 352 863 | 149 |
| August | 261 638 | 246 149 | 203 340 | 270 672 | 142 |
| September | 219 398 | 224 661 | 294 580 | 437 509 | 154 |
| Oktober | 221 610 | 231 016 | 272 164 | 416 877 | 158 |
| November | 220 806 | 198 718 | 215 398 | 320 325 | 148 |
| Dezember | 261 181 | 341 987 | 222 633 | 305 696 | 155 |
| Summe | 2 000 260 | 2 224 918 | 1 933 609 | 2 806 993 | 1253 |

*) Kanal infolge von Erdrutschen für den Durchgangsverkehr gesperrt vom 18. September 1915 bis 15. April 1916.

(Panama Canal Record, 14. II. 17.)

**Subventionierung des Schiffbaus in Chile.** Der chilenische Senat hat der Abgeordnetenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem für Schiffe von über 100 Registertonnen eine staatliche Beihilfe gewährt wird. Diese beträgt je nach Art des Schiffes 10—40 Pesos Gold.

(Board of Trade Journal, 4. X. 17.)

**Die Verkehrsbedeutung des Amur.** Die Überlastung des Hafens von Wladiwostok, in dem im Jahre 1916 überseeische Waren im Werte von 774 Millionen Rubel eintrafen (8 Millionen Rubel vor dem Kriege), hat die Bedeutung des Hafens Nikolajewsk, von dem man vor dem Krieg kaum etwas wußte, wesentlich gesteigert. Das Amurflußgebiet gestattet eine Wasserbeförderung bis 2000 Meilen in das Innere des Landes, bis Stretjensk, von wo die Schiffsladungen auf die transsibirische Eisenbahn umgeladen werden können. Die Eröffnung des Hafens Nikolajewsk fand am 1. Juni 1916 statt. Man schätzt die Beförderungsmöglichkeit von hier bis Stretjensk während einer Saison auf 126 000 Ton. Der größte Teil der Dampfer und Flußschiffe befindet sich in den Händen zweier großer Firmen, der „Amur Steamship & Trading Co.", und der neu gegründeten „Amur Trading Fleet". Die Reise von Nikolajewsk nach Stretjensk und zurück nimmt durchschnittlich 40 Tage in Anspruch, so daß während der Schiffahrtssaison mühelos zwei Hin- und Rückreisen gemacht werden können.

(Journal of Commerce. 6. XI. 17.)

## b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Thüringens Anschluß an das mitteldeutsche Wasserstraßennetz.** Die Handelskammer Erfurt hat sich mit der Frage beschäftigt, wie Thüringen an die in Aussicht stehenden Wasserstraßen von Mitteldeutschland angeschlossen werden könnte. Ausgehend von der Fortführung des Mittellandkanals zur Elbe, von der Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanalverbindung einerseits und der Weser-Werra-Main-Verbindung andererseits, spricht sich die Handelskammer zunächst für die Fortführung des Mittellandkanals zur Elbe in südlicher Linienführung mit einer bei Oschersleben abzweigenden Kanalführung über Staßfurt, Bernburg, Halle nach Leipzig aus. Der für Thüringen geeignete Kanal soll dann entweder von Merseburg, anschließend an den Kanal Merseburg—Leipzig, durch das Braunkohlengebiet westlich der Bahnlinie Halle—Weißenfels etwa nach Vitzenburg an der Unstrut oder von Merseburg saaleaufwärts bis Naumburg, von dort durch die Unstrut, über Vitzenburg nach Artern, Sömmerda, Staßfurt nach Erfurt geführt werden. Von hier kommt der Lauf der Gera und Apfelstädt in Frage bis Georgenthal, wo die Wasserscheide zwischen Elbe und Weser erreicht wird. Dann wäre die Leine und Hörsel bis Eisenach und zur Werra zu benutzen. Von Artern könnte durch einen Stichkanal Nordhausen, der Südharz und das Südharzer und eichsfeldische Kaligebiet angeschlossen werden. Dies ist die in Vorschlag gebrachte Linienführung, die indessen auf ihre technische Durchführbarkeit, ihre Wasserversorgung u. a. noch der technischen Prüfung bedarf.

(Ztschr. f. Binnenschiffahrt, Novemberheft 1917, S. 222.)

**Die Werra-Kanalisierung und der Werra-Main-Kanal,** die seit geraumer Zeit erörtert wurden[1]), würden den vorstehend skizzierten Kanalplan trefflich ergänzen. Es handelt sich um die Kanalisierung der 180 km langen Werra-Strecke Münden—Wernshausen für 600 t-Schiffe und die anschließende, nach Bamberg führende Kanalverbindung mit dem Main. Eine größere Anzahl von Talsperren, teils zur Wasserspeisung des Kanals, teils zum Hochwasserschutz, mit einem Gesamtfassungsvermögen von nicht weniger als 500 Mill. cbm Wasser ist gleichzeitig in Aussicht genommen.

(Dr. Apelt: „Die Verbindung der Weser mit dem Rhein und Main" in der „Schiffahrts-Zeitung", Nr. 4, S. 7.)

**Ein neues württembergisches Kanalprojekt.** In Württemberg ist man seit der Einbringung der bayerischen Kanalvorlage lebhaft bestrebt, die auf den Anschluß des Neckars an das geplante deutsch-österreichische Wasserstraßennetz abzielenden Projekte[2]) möglichst bald der Verwirklichung zuzuführen. Der Albrücken soll in der Höhe des Ulmer Donauspiegels mit einem Kanaltunnel durchquert werden, womit man gleichzeitig aus der Donau Betriebswasser gewinnen und den Unterschied in der Scheitelhöhe gegenüber dem bayerischen Großschiffahrtsweg um rund 63 m verringern will.

Von vitaler Wichtigkeit ist der Anschluß an den Rhein, der die Kohle bringt. Leider bleibt man allzu zähe an

---

[1]) Vgl. den Aufsatz über die Weser im Aprilheft 1912, S. 16.

[2]) Vgl. den Schleicherschen Aufsatz im Juliheft 1911, S. 150.

der teuren, wenig praktischen Kanalisierung des vielgewundenen Neckars von Mannheim ab kleben. Näher läge es, den Kanal unmittelbar vom Rhein, etwa in der Höhe von Karlsruhe, abzuzweigen und ihn von dort geradlinig ins Württembergische Industriezentrum zu führen, und zwar ohne Rücksicht auf den Neckar. Baden wird natürlich fordern, daß Pforzheim oder Bruchsal-Bretten berührt wird, was sich ohne wesentliche Kostenerhöhung erreichen ließe. Ein Kanal ab Leopoldshafen (100 m Meereshöhe) würde über Bruchsal und Bretten in etwa 200 m Seehöhe das Metter- oder Enztal erreichen und annähernd in dieser Höhe aus der Gegend Groß-Sachsenheim oder Oberriexingen durch die Abschnitte von Tamm und Oßweil nach Münster am Neckar zu führen sein. Eine andere Linienführung würde in Maxau, in 100 m Seehöhe, den Rhein verlassen, über Karlsruhe, Durlach, Grötzingen Pforzheim erreichen und geradlinig über Heimerdingen und Münchingen nach Mühlhausen am Neckar zu führen sein. Die letztere Linie böte freilich größere technische Schwierigkeiten, namentlich müßte sie höher gelegenes Gelände anschneiden und vielleicht auf 270 m Seehöhe steigen (der Enzspiegel in Pforzheim liegt etwa 247 m hoch). — Der Hauptvorteil der Kanalführung ist die bedeutende Wegkürzung. Die Fahrtdauer auf dem nur 75—83 km langen direkten Kanal wäre erheblich kürzer als auf dem 188 km langen Neckar von Mannheim bis Cannstatt, selbst wenn die längere Rheinfahrt von Mannheim bis Leopoldshafen oder Maxau berücksichtigt wird. Gespeist würde der Kanal aus der Enz mit Nebenflüssen. —

Die Neckarkanalisation von Cannstatt bis Heilbronn und aufwärts, Stichkanäle ins Filstal, Remstal und andere Nebentäler bleiben einer ferneren Zukunft überlassen. Würde es aber, was hohe Wahrscheinlichkeit hat, später einmal zu einem direkten Saar-Rhein-Kanal kommen, so würde es sich sehr gut treffen, daß dieser ganz nahe bei Leopoldshafen einmünden würde, womit Württemberg seine Kohle noch billiger bekäme als bis dahin die Ruhrkohle.

(A. König in der „Zeitschrift f. Binnenschiffahrt".)

**Regulierung des Narew.** Der Narew ist auf 258 km bis zum Einfluß der Bjebrza schiffbar, allerdings nur im Frühjahr und Frühsommer. Früher soll die Schiffbarkeit etwas weiter gereicht haben, doch wahrscheinlich nur für kleine Fahrzeuge und nur bei hohem Wasserstand. Am meisten finden Kähne von 40—70 t Ladefähigkeit Verwendung, die aber auch im Sommer nicht ungestört fahren können, sondern häufig auf dem Sande sitzen bleiben. Bis Pultusk, bis wohin regelmäßiger Dampferverkehr mit Warschau besteht, ist der Fluß mit Hindernissen das ganze Jahr hindurch benutzbar. Als flößbar gilt noch eine 94 km lange Strecke oberhalb der Bjebrzamündung, außerdem der in diese Strecke mündende Suprasl auf 60 km. Der Quellbach Narowka wird schon von Bjalowesch auf 38 km zur Flößerei benutzt. Früher wurde auch der Suprasl über 30 km weit zur Schiffahrt benutzt. (Das Wasser, Nr. 31. S. 393.) — Jetzt ist durch Baggerungen und andere wasserbautechnische Arbeiten der Unterlauf der Narew in den letzten Monaten auf Veranlassung der Schiffahrtsgruppe in Warschau erheblich verbessert worden. Dadurch ist es ermöglicht, daß seit 29. September ein täglicher Verkehr auf dem unteren Narew zwischen Pultusk und Zgreze aufgenommen werden konnte. In Zgreze hat der Dampfer Anschluß an die Eisenbahnverbindung nach Warschau. (Die Wasserwirtschaft, Nr. 22, S. 364.)

**Neue schwedische Kanalpläne.** Im Bauplan der staatlichen Kanalkommission ist die Fortführung des Svea-Kanals von Hjälmar- zum Wenern-See vorgesehen. Ferner soll die westergötlandsche Strecke des Göta-Kanals zwischen Wettern- und Wenern-See sowie der Strömholms-Kanal untersucht werden. Das 1916 und 1917 gesammelte Material über diese Strecke und die Wasserwege zwischen Mälar- und Hjälmar-See wird bearbeitet. Die Frage eines Eisbrechers für das Offenhalten des Wenern-Sees und die Vorschläge für den Bau des Nyköping-Kanals werden geprüft. (Schiffahrts-Zeitung, Nr. 4, S. 7.)

### Asien.

**Förderung der Binnenschiffahrt in Sibirien.** Zur Entlastung der Eisenbahnen und zur Erschließung neuer Hilfsquellen für das zerrüttete Wirtschaftsleben ist in letzter Zeit der sibirischen Flußschiffahrt besonderes Interesse zugewendet worden. Neuerdings werden von Staats wegen Versuche unternommen zur Schaffung ständiger Dampferlinien auf den Flüssen Selenga, Lena, Schilka, Argun, Amur, Seja, Silindsha, Amgun, Tunguska, Ussuri und anderen Nebenflüssen des Amur. An staatlichen Unterstützungen sind bisher bewilligt für die Selenga-Schiffahrt 15 900 Rubel, die Schiffahrtslinien auf Schilka und Argun 227 938 Rubel und für die übrigen Linien 94 892 Rubel. Es sollen private Unternehmer veranlaßt werden, den Dampferverkehr auf diesen Flüssen aufzunehmen.

(Der Welthandel, 9. XI. 17, S. 15.)

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Luftverkehrspläne in Schweden.** Die Schwedische Aeronautische Gesellschaft gedenkt auf den Strecken Stockholm—Malmö, Stockholm—Gotenburg, Gotenburg—Malmö den Luftverkehr zu eröffnen. Die Gesellschaft wird anfänglich eine Fahrt täglich in jeder Richtung ausführen lassen, und zwar will sie sowohl Personen wie Güter- und Postsendungen befördern. Die Flugzeuge sollen sehr kräftig gebaut sein, damit sie je vier bis sechs Personen oder ein entsprechendes Gewicht von Gütern oder Post mit sich führen können. Für die Zeit nach dem Kriege ist die Ausdehnung der Fahrten nach Kopenhagen und Berlin geplant. Malmö würde in diesem Fall ein wichtiger Knotenpunkt für den Luftverkehr werden. Die Verkehrsgeschwindigkeit wird auf 150 km in der Stunde angegeben, so daß die Zurücklegung der Strecke Malmö—Stockholm etwa 5 Stunden beanspruchen würde. Der Flug könnte ohne Unterbrechung durchgeführt werden, doch hat man, um die Betriebssicherheit zu erhöhen, verschiedene Zwischenlandungsstationen mit Ersatzflugzeugen, Schuppen, Werkstätten usw. in Aussicht genommen.

(Neue Züricher Zeitung.)

## IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

**Das deutsche Feldtelegraphennetz im Kriege** umfaßte am Ende des 3. Kriegsjahres 920 000 km Leitungen mit 2 700 000 m Draht.

**Der Postverkehr im „Ober-Ost"-Gebiet 1916.** In dem von den deutschen Heeren besetzten „Land Ober-Ost", bestehend aus Kurland, Litauen und den Gouvernements Bialystok und Grodno, wurden von der in deutscher Verwaltung stehenden Post im Jahre 1916 befördert: 2 136 690 ausgehende, 2 039 320 eingehende Briefsendungen und 15 106 Privattelegramme. Durch Postanweisungen wurden umgesetzt 35 057 630 M.

(„Das Land Ober-Ost", S. 439, Verlag der Presseabteilung Ober-Ost, 1917.)

**Die direkte drahtlose Telegraphenverbindung Holland—Java,** die schon als geplant gemeldet wurde[1]), ist noch Gegenstand von Erwägungen der holländischen Regierung. Die technische Ausführbarkeit ist kaum zu bezweifeln. Die Regierung befürchtet aber anscheinend eine ungenügende Rentabilität, obwohl bei der ungewöhnlich großen

[1]) Siehe Aprilheft 1917, S. 98.

politischen und militärischen Bedeutung einer solchen Telegraphenlinie das finanzielle Moment eigentlich in den Hintergrund treten sollte. Im Lande selbst scheint eine starke Stimmung vorhanden zu sein, allen Hindernissen und Kosten zum Trotz so schnell wie möglich die Verbindung herzustellen, an der auch Deutschland ein überaus großes Interesse haben muß.

(J. Corver: „Waarom een radio-telegrafische Verbindung met Indië“ in „Economisch-statistische Berichten“, 5. XII. 17, S. 905.)

# Literatur-Umschau.

**Die Transportzeiten und Transportkosten für einige der wichtigsten mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsstrecken** berechnet Otto Schneller Edler v. Mohrthal in seiner auf S. 35 angezeigten Broschüre:

| Von | Nach | Über | Weglänge effektiv (hiervon künstl. Wasserstraßen) | Weglänge virtuell | Transportdauer Tage: Fahrzeit | Stehzeit | Zusammen | Transportkosten pro 1 t K | h | Transportkosten pro 1 tkm in h | Fehlende Kanalstrecken | km | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Kilometer | | | | | | | | | | |
| 1 Rotterdam | Sulina | a) Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau | 3529 | 612 | 3899 | 23½ | 25 | 48½ | 29 | 43 | 0·84 | Kanalisierung des Main<br>Main-Donau-Kanal<br>Lateralkanal z. Donau | 337<br><br> | 579 |
| | | b) Rhein, Mittelland-Kanal, Elbe, Kanal, Pardubitz—Prerau—Wien, Donau | 3546 | 1032 | 4026 | 25 | 25 | 50 | 33 | 04 | 0·93 | Kanal: Hannover—Elbe<br>„ Pardubitz—Prerau<br>„ Prerau—Wien | 180<br>176<br>180 | 542 |
| | | c) Rhein, Mittelland-Kanal, Märkische Wasserstraßen, Oder-Spree-Kanal, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau | 3654 | 1199 | 4079 | 26 | 25 | 51 | 34 | 69 | 0·95 | Kanal: Hannover—Elbe<br>„ Kosel—Oderberg<br>„ Oderberg—Wien | 180<br>60<br>272 | 512 |
| 2 Hamburg | Sulina | a) Elbe, Kanal Pardubitz—Prerau—Wien Donau | 3144 | 566 | 3559 | 21 | 25 | 46 | 27 | 31 | 0·87 | Kanal: Pardubitz—Prerau<br>„ Prerau—Wien | 176<br>186 | 362 |
| | | b) Elbe, Märkische Wasserstraßen, Oder-Spree-Kanal, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau | 3268 | 749 | 3668 | 23 | 25 | 48 | 29 | 43 | 0·90 | Kanal: Kosel—Oderberg<br>„ Oderberg—Wien | 60<br>272 | 332 |
| 3 Stettin | Sulina | Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau | 2918 | 485 | 3218 | 19 | 25 | 44 | 25 | 43 | 0·87 | Kanal: Kosel—Oderberg<br>„ Oderberg—Wien | 60<br>272 | 332 |
| 4 Danzig | Sulina | a) Weichsel, Donau-Oder-Weichsel-Kanal, Donau | 3207 | 619 | 3537 | 21 | 25 | 46 | 27 | 72 | 0·86 | Kanalis. Weichsel: Zawichost-Krakau<br>Kanal: Krakau—Wien | 210<br>409 | 619 |
| | | b) Weichsel, Weichsel-Oder-Wasserstraßen, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau | 8286 | 778 | 3676 | 23 | 25 | 48 | 29 | 69 | 0·90 | Kanal: Kosel—Oderberg<br>„ Oderberg—Wien | 60<br>272 | 332 |
| 5 Wien | Berlin | a) Donau-Oder-Kanal, Oder, Oder-Spree-Kanal | 895 | 583 | 1225 | 9 | 15 | 24 | 14 | 27 | 1.60 | Donau-Oder-Kanal<br>Oder-Lateral „ | 272<br>60 | 332 |
| | | b) Kanal Wien—Prerau—Pardubitz, Elbe, Märkische Wasserstraßen | 1075 | 716 | 1530 | 11 | 15 | 26 | 16 | 46 | 1·54 | Donau-Oder-Kanal<br>Kanal: Prerau—Pardubitz | 186<br>176 | 362 |

„Seedienst“, Verein für Schiffsnachrichten. Von den Aufgaben, die Deutschland nach dem Kriege zu lösen hat, dürfte eine der wichtigsten die Wiederaufnahme unserer wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Auslande sein. Bei den Beratungen, in denen man sich mit den Maßnahmen für die Zeit der Übergangswirtschaft befaßt, steht diese Frage denn auch mit im Vordergrunde des Interesses. Und mit Recht; denn unsere wirtschaftliche Existenz hängt mit der Beteiligung unseres Handels am weltwirtschaftlichen Verkehr zusammen. Die Grundlagen zu diesem Verkehr bilden unsere Seeschiffahrt, unsere Handelsflotte, die durch den Krieg besonders schwere Schäden erlitten haben. Zunächst müssen diese Schäden durch Wiederaufbau unserer Handelsflotte behoben werden. Gleichzeitig muß aber unser Bestreben darauf gerichtet sein, unsere Seeschiffahrt, Seeversicherung und Seefischerei vom Auslande unabhängig zu machen, um dadurch die von unseren Gegnern für die Zeit der Übergangswirtschaft in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Unterdrückung unserer Beteiligung am Welthandel hinfällig machen zu können. Das Bestreben unabhängig zu werden vom Auslande heißt in diesem Sinne unabhängig zu werden vom ausländischen Schiffsnachrichtendienst. Es ist in Schiffahrtskreisen, nicht aber in allen Kreisen des Handels bekannt, daß die deutsche Seeschiffahrt bisher auf den ausländischen, d. h. englischen Schiffsnachrichtendienst allein angewiesen ist. Dieser wird seit fast drei Jahrhunderten einzig von Lloyds in London unterhalten, einer Vereinigung englischer Privatversicherer, die mit einem Stabe von über 1500 Agenten arbeiten und nur den Standpunkt englischen Interesses vertreten. Da hat es denn nicht überrascht, als Lloyds bei Beginn des Krieges erklärten, sie würden Nachrichten über deutsche Schiffsbewegungen und -unfälle auch nach dem Kriege nicht mehr nach Deutschland weiter geben — eine Maßnahme, deren Zweck so klar ist, daß sich jede Erörterung erübrigt. Aber diese Maßnahme muß unwirksam gemacht werden, damit unsere Seeschiffahrt ungehindert in ihrem Verkehr auf allen Meeren ist und durch sie Handel und Industrie in dem weltwirtschaftlichen Verkehr sich zu ihrer früheren Größe wieder emporschwingen können. In Erkenntnis dessen haben leitende Kreise die Gründung eines deutschen Schiffsnachrichtendienstes, des „Seedienst“, der auch eine „Schiffahrt-Zeitung“ herausgibt, durchgeführt.

**Die Petroleumvorkommen in Mesopotamien** behandelt Maurice Millioud in „Revue de Turquie“ (Lausanne)[1]:

„. . . Die Petroleumfelder Mesopotamiens sind die reichsten der ganzen Türkei, die solche in verschiedenen Gegenden besitzt, im Wilajet Erzerum, am Schwarzen Meer, am Marmara-Meer, in Nord-Syrien. Die kostbaren mesopotamischen Lager finden sich in den Wilajets Mossul und Bagdad. Die Vorkommen von Bagdad umfassen zwei Gruppen, eine am Euphrat westlich Bagdad, in einer Gegend, wo Quellen von Erdpech sprudeln; man trifft dort einen wirklichen Pechsee an. An diesen Stellen, bei Hit und Ramadi, ist das Petroleum stark mit Asphalt vermischt, während man an dem anderen Punkte, nordöstlich Bagdad die Felder von Mendeli antrifft, in der Verlänge-

[1]) Septemberheft 1917, S. 131: „La Mésopotamie et le pétrole“.

rung der Petroleumregionen Südpersiens. Nicht nur ist Mendeli berühmt durch den Reichtum seiner Quellen, sondern auch die Güte ihres Produktes macht sie ausnehmend interessant. Man hält dies Petroleum dem von Baku für gleichwertig.

Dennoch ist das Wilajet Mossul dem von Bagdad überlegen. Längs des Tigris, nördlich Mossul, bei Hammam Ali, bei Nimrud und besonders bei Gayara ist die petroleumerzeugende Zone von beträchtlicher Ausdehnung und unmittelbar im Lauf der kommenden Bagdadbahn gelegen, ganz abgesehen von den weiter östlich gelegenen wichtigen Vorkommen. Ein Petroleum von bemerkenswerter Reinheit entspringt dort in einer Menge, an die die älteren bekannten Quellen nicht heranreichen.

Die Fachleute schätzen die petroleumhaltige Region Mesopotamiens auf 3- bis 400 qkm. Man mag hiernach ihren außerordentlichen Wert in naher Zukunft ermessen.

Die Erforschung war eingeleitet, als der jetzige Krieg ausbrach. . . . Die Deutsche Bank hatte ihr erworbenes Optionsrecht auf die Petroleumgebiete Mesopotamiens noch nicht ausgeübt, die bis auf ein einziges der türkischen Zivilliste gehörten.

Als die Standard Oil Co., die mächtige amerikanische Gesellschaft, dies bemerkte, griff sie ein. Einerseits verzichtete sie auf jede Kilometergarantie für die Bahnen, die sie im östlichen Anatolien bauen wollte, andererseits erwarb sie als Kompensation das Recht, die Mineralschätze zu beiden Seiten der projektierten Linie bis zu mehreren Kilometern Entfernung auszubeuten. Auf dieser Bestimmung ihres Vertrages fußte sie. Sie tat noch mehr, und das Ergebnis ist der Aufmerksamkeit wert: sie wollte die türkische Regierung, die Eigentümerin des Bodens, für ihr Unternehmen interessieren und auch die Häuptlinge der Umgebung, die den Schutz und die Überwachung ausüben sollten. Sie bot der Regierung eine Provision von 12½ Mill. Frs. an und garantierte ihr sowie den Scheichs dieser Gegenden eine Beteiligung an ihren etwaigen Gewinnen für das ausschließliche Monopol, Petroleum in der Türkei zu gewinnen und zu verkaufen.

Unter solchen Umständen leiteten die deutsche Regierung und die Deutsche Bank, um Kapital für den Bau der Bagdadbahn zu erhalten und in Erinnerung an die gewaltige Finanzkraft Englands und Frankreichs, Besprechungen ein, die 1914 zu einer Vereinbarung, dem sogenannten „Frieden von Bagdad", führten.

Man hörte nichts über den Bau der Bahn Bagdad—Basra; diese Frage blieb noch offen. Aber man kam zu einem Entschluß über mehrere andere Punkte, die Bewässerungsarbeiten in der Gegend von Bagdad, die Tigris-Schiffahrt, den Hafen Basra und u. a. auch die Ausbeutung des Petroleums. Die Lösung war elegant und liberal. Die Engländer schlossen ihre Konkurrenten keineswegs aus, sondern ließen sie an ihren Unternehmungen teilnehmen und fesselten sie an sich, wie sie auch die Regierung und die örtlichen Häuptlinge an ihren Gewinnen beteiligt hatten. Eine englisch-deutsche Gesellschaft wurde mit einem Kapital von etwa 60 Millionen Frs. begründet, von denen England die Hälfte, die Deutsche Bank und eine holländische Gruppe je etwa ein Viertel übernahmen. . . ."

# Bücherbesprechungen.

Dr. W. K. Weiß-Bartenstein: „Bulgariens Volkswirtschaft und seine inneren Entwicklungsmöglichkeiten". Carl Heymanns Verlag, Berlin 1918. 495 S. Preis 14 M.

Der Verfasser übergibt der Öffentlichkeit ein Werk, das auf breiter Grundlage das ganze erreichbare private und amtliche Material zusammenfaßt und freudiger Aufnahme und Anerkennung in der wissenschaftlichen Welt wie auch bei den Praktikern sicher sein darf. Fehlte es doch bisher an einem neuzeitlichen, die gesamte bulgarische Volkswirtschaft gründlich behandelnden und kritisch angelegten deutschen Werke vollständig. Gestützt auf die Erfahrungen, die er in einem vierjährigen Aufenthalte im Dienste deutscher Finanz über das wirtschaftliche Leben des Landes zu sammeln und kritisch zu vertiefen Gelegenheit hatte, zieht Weiß-Bartenstein alle Zweige der Volks- und Finanzwirtschaft unseres Verbündeten in den Kreis seiner Betrachtungen: Land- und Forstwirtschaft, Bergbau, Industrie, Handel- und Verkehrswesen, Arbeiterverhältnisse und Sozialpolitik, Geld-, Bank- und Börsenwesen ziehen ebenso wie sein staatliches und kommunales Finanz- und Schuldenwesen in zwar knapper, aber klarer und ansehnlicher Darstellung an unserem Auge vorüber.

Weiß-Bartensteins Absicht, unseren Blick für dieses fest und zielsicher aufstrebende Land zu erweitern, deutsches Kapital, Handel und Industrie auf seine mannigfachen noch mehr oder weniger brachliegenden wirtschaftlichen Gebiete, wie Bergbau mit seinen Mineralschätzen (Kupfer und Kohle), Eisenbahnbau, Versicherungswesen, um nur diese anzuführen, welche für gute Kenner und streng sachlich beratene Interessenten noch ein weites Feld erfolgreicher Betätigung bieten, durch klare Angaben, statistische Daten und manchen wertvollen Fingerzeig hinzuweisen und zugleich deutscher Wissenschaft, deutscher Tüchtigkeit und deutschem Geiste zu dienen, dürfte er ebenso erreicht haben wie sein zweites Ziel, jedem Ratsuchenden eine treffliche und sichere Hilfe in Hinsicht auf den Abschluß neuer Handelsverträge zu sein.

Entsprechend der beruflichen Tätigkeit des Verfassers ist das Geld- und Finanzwesen im vorliegenden Werke am gründlichsten behandelt. Auch scheinen ihm auf diesem Gebiet noch neuere Quellen zugänglich gewesen zu sein, als in anderen Kapiteln. Zweifellos bemüht sich Weiß-Bartenstein jedoch die gesamte bulgarische Volkswirtschaft mit gleichem Interesse zu umfassen. Sehr anerkennenswert ist die rein sachliche, nüchterne Art der Darstellung und des kritischen Urteils.

Da es wahrhaftig nicht an politischen Schwärmern fehlt, die im Banne eines erweiterten Mitteleuropa stehend, sich eine innige wirtschaftliche und geistige Zusammenarbeit unseres Vierbundes ohne wesentliche Hemmungen vorstellen, ist eine so ruhige Betrachtungsweise besonders erwünscht. So tüchtig der Bulgare auch veranlagt ist, so hat er doch eine von der unsrigen sehr verschiedene Psyche. Auch hängt er so zäh an Überlieferungen, die mit dem Geist eines modernen Staatswesens nicht in Einklang zu bringen sind, daß trotz des besten Willens der Regierung nur mit langsamer Weiterentwicklung gerechnet werden kann. So günstig also auch die volkswirtschaftlichen Grundlagen sind, kann in Bulgarien nur mit ernster Arbeit und Geduld etwas erreicht werden.

Auf Einzelheiten des vortrefflichen Werkes einzugehen, ist leider im Rahmen einer Besprechung nicht möglich. Jedenfalls erscheint mir das Buch für jeden für Bulgarien interessierten Volkswirt, Geschäftsmann und Politiker unentbehrlich.

Der Preis ist für heutige Verhältnisse angesichts des guten Drucks und der reichhaltigen Statistik nicht hoch. Die beiden Kartenbeilagen könnten klarer und übersichtlicher sein. P. L.

Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. Herausgegeben von Alfred Escher, Mitglied des Herrenhauses. Wien, Verlag Manz. Wien 1917.

Auf 112 Seiten wird hier in breitem Rahmen eine vortreffliche Monographie der wirtschaftlichen Bedeutung Triests für die österreichisch-ungarische Monarchie geliefert. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunftshoffnungen des führenden österreichischen Hafens werden in reizvoller Weise dargelegt. Die Darstellung greift dabei des öfteren über den Rahmen des Themas erheblich hinaus und ergeht sich in breiteren, durchaus willkommenen und wertvollen Betrachtungen über die Bedeutung von Seehandelsplätzen für die Wirtschaftspolitik der Länder und ähnliche Themen. H.

**Veröffentlichungen des Österreich. Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau.** Kommissionsverlag Manz. Wien 1917.

Heft 1. **Die Gründung des Österreich. Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau.** Der Inhalt enthält einen Bericht über die am 24. März v. Js. in Aussig vollzogene Gründung des Ausschusses, die Teilnehmerliste, die Tagesordnung, die gehaltenen Reden und Ansprachen, Begrüßungsdepeschen, das Mitgliederverzeichnis usw.

Heft 2. Otto Schneller Edler v. Mohrthal, Hofrat im k. k. Handelsministerium: **Der Anteil der österreichischen Schiffahrtskanäle am mitteleuropäischen Wasserstraßennetz.** Preis 2 Kr.

Das 29 Seiten starke Heft enthält einen Vortrag, der am 22. März vor. Js. auf der Breslauer Donau-Oder-Elbe-Kanal-Tagung gehalten wurde. Die sehr klare und gründlich durchdachte, von trefflichen Skizzen begleitete Darlegung, die in erster Linie, aber nicht ausschließlich die geplanten Kanalverbindungen der Oder und der Elbe mit der Donau ins Auge faßt, wird manchem unserer Leser eine willkommene Ergänzung sein zu den in dieser Zeitschrift erschienenen einschlägigen Aufsätzen[1]). Eine besonders wertvolle Tabelle der Broschüre drucken wir in der Literatur-Umschau ab[2]). H.

Prof. Dr. Felix Hänsch: **„An der Schwelle des größeren Reiches".** Deutsche Kriegsziele in politisch-geographischer Begründung. Mit 6 Karten im Text. München 1917, J. F. Lehmanns Verlag.

Auf Ratzels Schultern stehend sucht der Verfasser die leider noch viel zu wenig Allgemeingut gewordene politisch-geographische Betrachtungsweise auf die großen wirtschaftlichen und geographischen Probleme des jetzigen Weltkriegs anzuwenden. Auf 222 Textseiten wird in sehr gründlicher, tiefdurchdachter und anregender Darstellung der Versuch gemacht, darzulegen, welche Ziele sich ein auf seine Zukunft bedachtes Deutschland beim Friedensschluß setzen muß. Allen denen, die leichtfertig einen Verzichtfrieden „ohne Annektionen und Entschädigungen" fordern, sei die Lektüre dieser vortrefflichen Schrift warm empfohlen, die trotz ihres hochpolitischen Hintergrundes den wissenschaftlich ernsten Grundcharakter niemals verleugnet. H.

Konsul H. Waetge, **„Ein deutscher Außenhandelstag".** Berlin. Denter & Nicolas.

Der Verfasser wendet sich gegen die Zersplitterung und Planlosigkeit der Organisationsbestrebungen zur Förderung des deutschen Außenhandels und untersucht von hoher Warte die Ursachen dieses Zustandes, der nicht unbedenklich ist angesichts der feindlichen Bemühungen, nach dem Kriege den natürlichen Gesundungsprozeß der deutschen Volkswirtschaft zu stören. Die einzige Möglichkeit einer ersprießlichen Außenhandelspoltiik erblickt Konsul Waetge in dem innigen Zusammenarbeiten der amtlichen Stellen und des Handels, dessen berufene Vertreter die deutsch-ausländischen Wirtschaftsverbände seien. Sie stellen in ihrer Gesamtheit ein Außenhandelsparlament dar, in dem Handel, Industrie, Schiffahrt und Banken über ihre Interessen und Anschauungen die durch persönliche Aussprache oft wesentlich erleichterte Verständigung suchen und erzielen, und wo sich ihnen durch Entsendung ihrer besten Vertreter die Möglichkeit bietet, das ihnen bisher in der Volksvertretung fehlende, ihrer nationalen wirtschaftlichen Entwicklung entsprechende Stimmrecht auszuüben und ihre Wünsche und Bedürfnisse der Regierung gegenüber in einer Weise zum Ausdruck und zur Geltung zu bringen, die dem Außenhandel in unserer Volkswirtschaft gebührt. Der Verfasser empfiehlt die Nutzbarmachung der in den deutsch-ausländischen Wirtschaftsverbänden enthaltenen wertvollen Kräfte durch den Zusammenschluß in einen „Deutschen Außenhandelstag mit ständiger Geschäftsstelle". Red.

Dr. Walther Tuckermann: **Verkehrsgeographie des Eisenbahnen des europäischen Rußland.** Mit 7 mehrfarbigen Karten und alphab. Register. Essen, Baedeckers Verlag, 1916. Preis 6 Mark.

Eine sehr willkommene und höchst fleißige Monographie! Gerade gegenwärtig, wo das Versagen der russischen Bahnen zum Zusammenbruch des einstigen Zarenreiches ausschlaggebend beigetragen hat, ist eine derartige Studie von besonderem Werte. In der 123 Seiten starken, mit guten Karten ausgestatteten Arbeit sind die Geschichte der russischen Bahnen, der Umfang des Bahnnetzes, die Frage der Staats- und Privatbahnen, die Projekte und Zukunftsaufgaben, die strategische Bedeutung, die Mängel des Systems, die Schnelligkeit der Züge, Kurswagen und ähnliche eisenbahntechnische Fragen in besonderen Kapiteln behandelt. Reichliche Literaturnachweise und ein wertvolles Register erhöhen den Wert der vortrefflichen Arbeit. H.

Prof. Dr. Karl Dove: **„Afrikanische Wirtschaftsstudien".** Hamburg 1917, Georg Westermann. 80 Seiten. Preis 4 Mark.

Dieses vierte Heft der Hamburgischen Forschungen von K. Rathgen und F. Stuhlmann will den wirtschaftlichen Interessen Deutschlands in Afrika dienen. Der erste Teil beschäftigt sich mit den natürlichen Grundlagen des Wirtschaftslebens in Südafrika, beleuchtet vom wirtschaftsgeographischen Standpunkt aus. Doves Schilderungen haben das Verdienst, die wirtschaftspolitische Einheit Südafrikas zu beweisen. Das Heft sei dementsprechend allen Südwestpolitikern empfohlen, die dazu neigen, diese Zusammengehörigkeit unseres Schutzgebietes mit der südafrikanischen Union außer acht zu lassen. Schon aus wirtschaftlichen Gründen wird ja eine direkte Friedens-Verständigung mit der südafrikanischen Union sich nicht umgehen lassen. Dove prüft die südafrikanischen Zukunftsaussichten kritisch. Er erhofft eine bedeutende landwirtschaftliche Entwicklung. Das jetzige Überwiegen des Bergbaus erscheint ihm nicht von dauerndem Segen.

Der zweite Teil, die Wasserkräfte Afrikas kurz behandelnd, empfiehlt Elektrisierung der Bahnen durch Ausnutzung aller vorhandenen Stromschnellen und Fälle. Mahnend wird darauf hingewiesen, daß nur so die Nachteile des Kohlen- und Menschenmangels überwunden werden können.

Der Preis für die sehr empfehlenswerte Schrift ist bedauerlich hoch angesetzt. P. L.

Dr. M. Nachimson: **„Imperialismus und Handelskriege".** Eine volkswirtschaftliche Untersuchung über die Entwicklungstendenzen der modernen Wirtschaft und der Handelspolitik. Bern 1917. Verlag Ferd. Wyss. 167 Seiten. Preis 3,50 Fr.

---

[1]) Vgl. besonders Juliheft 1911, S. 150; Novemberheft 1916, S. 177; Jahrg. 1917, S. 57 und 240.

[2]) Vgl. S. 33.

In der vorliegenden Arbeit werden die Beweggründe und die Bedeutung des Imperialismus und seine Einwirkung auf die Volkswirtschaft zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung gemacht. Die politischen, sozialen und kulturellen Gesichtspunkte bleiben unberücksichtigt, da es dem Verfasser darauf ankommt, die Frage zu beantworten, ob Imperialismus und Handelskriege die Entwicklung der Produktivkräfte hemmen, und ob sie im Interesse der wirtschaftlichen und folglich auch kulturellen Entwicklung der Welt sind.

Das Werk, das den ganzen Komplex dieser Fragen von neuen Gesichtspunkten aus betrachtet, kann als eine wesentliche Ergänzung der Werke von Kautsky, Bauer und Hilferding bezeichnet werden. Besonders das, was der Verfasser über die Notwendigkeit und den Wert und Nutzen von Kolonialbesitz sagt, gehört zu dem Vernünftigsten, was je darüber geschrieben wurde. Die Schrift darf im besten Sinne des Wortes als eine Aufklärungsschrift gelten, deren Erscheinen bei der heutigen Bedeutung der Weltwirtschaft zu begrüßen ist und jedermann empfohlen sei.

Dr. S. Schilder: **„Mitteleuropa und die Meistbegünstigungsfrage".** Stuttgart 1917. Verlag Ferdinand Enke. 74 Seiten. Preis 2,80 M.

Die Schrift Schilders, welche die Frage der handelspolitischen Bevorzugung im Verhältnis Deutschlands und Österreich-Ungarns erschöpfend behandelt, kommt gerade zurecht, um für die Verhandlungen über den neuen deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrag zu Rate gezogen zu werden. Nachdem der österreichisch-ungarische Ausgleich unter Dach und Fach gebracht ist, werden die Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag wieder aufgenommen. Es handelt sich auch für Deutschland um sehr beträchtliche Interessen. Hat doch die deutsche Ausfuhr nach Österreich-Ungarn vor dem Kriege 1913 1100 Millionen Mark überstiegen, nachdem sie noch vor 1909 nur 767 Millionen umfaßt hat. Sie war also in rapider Entwicklung begriffen. Eine größere Ausfuhr als nach Österreich-Ungarn ist aus Deutschland nur nach Großbritannien gegangen, 1913 1483 Millionen Mark; es spricht aber ein großes Maß von Wahrscheinlichkeit dafür, daß nach dem Kriege wenigstens für längere Zeit Österreich-Ungarn als Absatzgebiet für deutsche Waren in die erste, Großbritannien in die zweite Stelle rücken wird.

Der Regelung des handelspolitischen Verhältnisses zu Österreich-Ungarn kommt also besonders große Bedeutung zu. Das handelspolitische Verhältnis der beiden Monarchien soll aber auch ein engeres werden, und zwar durch Ausgestaltung zu einem Wirtschaftsbündnis, das neben dem politischen steht. Vorliegende Schrift wird auch dem Abschluß und Ausbau dieses Wirtschaftsbündnisses dienstbar zu machen sein. Sie liefert den Nachweis, daß gegenseitige Bevorzugung, wie Deutschland und Österreich-Ungarn sie suchen, seit Jahr und Tag zwischen den verschiedensten Staaten, die handelspolitisch einander näher kommen wollen, üblich gewesen ist und die Bedenken jener nicht gerechtfertigt sind, die durch Ausbedingung von Vorzugszöllen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn die handelspolitische Stellung beider Monarchien auf dem Weltmarkt gefährdet glauben. Die Schrift Schilders bietet ein überreiches, fast überwältigend zu nennendes tatsächliches und völkerrechtlich-dogmatisches Material in diesem beruhigenden Sinne.

# Aus verwandten Organisationen.

Gesellschaft für Warenkunde. Das am 6. Oktober 1917 begründete Unternehmen hat eine gut ausgestattete inhaltlich wertvolle Denkschrift im Selbstverlag herausgebracht. Wir bemerken besonders den eingehenden und sehr interessanten Aufsatz von Prof. Dr. Viktor Pöschl, Mannheim, über das Wesen der Warenkunde, ihre Aufgaben und Pflege mit Leitsätzen für den Arbeitsplan einer warenkundlichen Gesellschaft. Ausdrücklich wird betont, daß die Wirtschaftsgeographie, jene lange vernachlässigte Grenzwissenschaft der Weltwirtschaft, zu den Grundlagen der Warenkunde gehört.

Über die Einzelheiten der Organisation der Gesellschaft gibt die bei der Gründungsversammlung gehaltene abgedruckte Rede des Geschäftsführers Dr. Albert Stange genaue Auskunft. Die Gesellschaft, die vorwiegend der Praxis dienen will, stützt sich in erster Linie auf ein Institut mit warenkundlich-wirtschaftsgeographischem Archiv. Über das Prinzip der Einrichtung gibt vielleicht folgendes Beispiel aus der Rede Stanges ein klares Bild:

„Ich denke mir die Anordnung der warenkundlichen Sammlung, um bei der Kohle zu bleiben, folgendermaßen: Zunächst werden die Hauptsorten der Kohle gezeigt, zu denen die nötigen Erklärungen in kurzen, prägnanten Sätzen beigegeben sind. Ferner wären anzufügen die Standorte der Kohle auf der Welt, eine graphische Darstellung der Steinkohlenvorräte, ferner eine solche über Weltproduktion und Weltverbrauch, Ein- und Ausfuhr, und dies alles nach einzelnen Ländern zergliedert. Dies wäre der Anfang der Kohlengruppe. Alsdann würde ein Stammbaum aufgestellt werden müssen, aus dem ersichtlich ist, wie die Kohle gewonnen und aufbereitet und was schließlich alles aus dieser Kohle gewonnen wird."

Auf diese Weise gedenkt die Gesellschaft der Begriffsbestimmung ihrer Aufgabe: „Warenkunde ist die logisch und systematisch geordnete und auf einzelne einfache Gesichtspunkte zurückgeführte Darstellung aller die Waren betreffenden Kenntnisse" Rechnung zu tragen. Wir wünschen der Gesellschaft, deren Wichtigkeit für den Praktiker des Handels und der Industrie wie für den Wirtschaftswissenschaftler ohne weiteres erhellt, eine rasche segensreiche Entwicklung.

Die Geschäftsstelle der Gesellschaft ist Hamburg 1, Levantehaus. P. L.

# Aus der Tätigkeit der Gesellschaft.

Aus Anlaß der von dem deutschen Auslandsmuseum Stuttgart veranstalteten »Kurland-Ausstellung« (Kunstgewerbemuseum 25. Januar bis 10. Februar) veranstalten die beiden unterzeichneten Gesellschaften eine Vortragsreihe zur Erörterung östlicher Fragen.

Es werden im großen Sitzungssaale des preußischen Abgeordnetenhauses, abends 8 Uhr (pünktlich), sprechen:

Am 30. Januar 1918:

Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Dietrich Schäfer:

**Kurland und das Baltikum in Weltgeschichte und Weltpolitik.**

Am 4. Februar 1918:

Geh. Oberregierungsrat Prof. Dr. Zoepfl:

**Mitteleuropa als Weltwirtschaftsgebiet.**

Am 8. Februar 1918:

Dr. E. Jenny (G. Prosoroff):

**Die Deutschen im russischen Wirtschaftsleben.**

Deutsches Auslandsmuseum Stuttgart

(Museum und Institut zur Kunde des Auslandsdeutschtums und zur Förderung deutscher Interessen im Ausland).

Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft E. V.

(Vereinigung für weltwirtschaftliche Forschung und Belehrung).

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": i. V. Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43-44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung: Für „Weltwirtschaft" W. BÜRKLIN, Berlin, Derfflingerstraße 6, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | Februar-März 1918 | Nr. 2/3

### AUS DEM INHALT

Seite

Deutsche und nordamerikanische Interessen in Mittelamerika. Von Prof. Dr. Karl Sapper-Straßburg i. E. . . . . 37
Rußlands und Sibiriens weltwirtschaftliche Zukunft. Von Otto Corbach-Berlin-Zehlendorf . . . . . 43
Das nationale Kohlenkonsortium Spaniens. Von E. Trott-Helge-Misdroy . . . . . 46
Der Einfluß des Krieges auf das Wirtschaftsleben Chiles. Von Dr. Ernst Schulze-Hamburg-Großborstel . . . . . 48
Australische Verkehrsprobleme im Kriege. Von Prof. Dr. Alfred Manes-Berlin . . . 51

**Verkehrspolitische Tagesfragen.**

Zur Frage der Vereinheitlichung des Verkehrswesens. Von Postdirektor O. Müller, z. Zt. Neufchâteau, Belgien . . . . . 53

**Weltwirtschafts-Chronik**

Seite
**A. Weltwirtschaft** . . . . . 55 | **B. Weltverkehr** . . . . . Seite 62

**Literatur-Umschau**

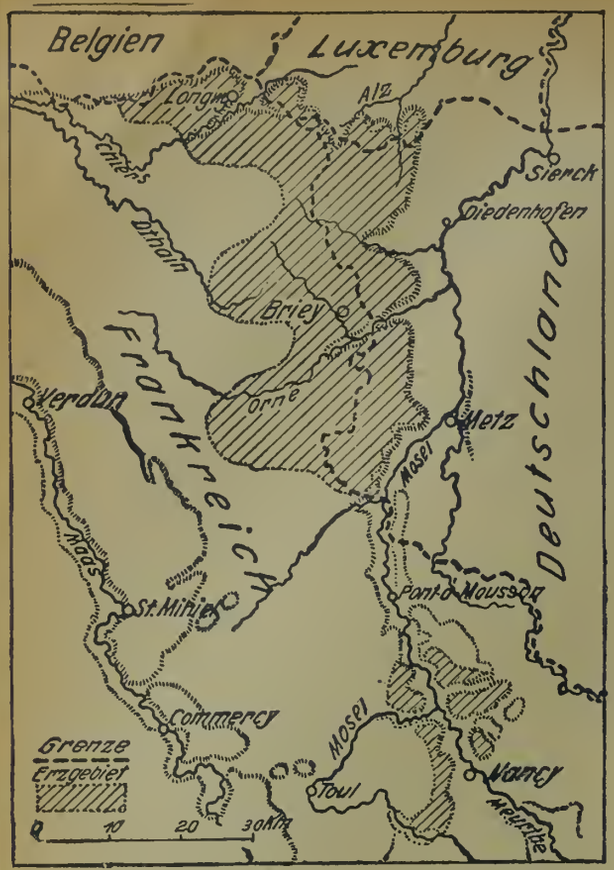
Die Wirkung des Krieges auf Englands Stellung zum Kanaltunnel . . . . . 68
Die Aussichten einer teilweisen Ablenkung des Seeverkehrs auf mitteleuropäische Verkehrswege . . . . . 69
Die deutsche Kaliindustrie und ihre Zukunftsaussichten . . . . . 70
Landwirtschaft, Industrie, Handel und Verkehrswesen in Finnland . . . . . 71

**Bücherbesprechungen**

F. L. Vocke, Die Entwicklung des Nachrichtenschnellverkehrs und das Straßenwesen 72
Prof. Dr. Gottfried Zoepfl, Geh. Ob.-Reg.-Rat, Mitteleuropäische Verkehrspolitik . . 72
Max Schippel, Die Praxis der Handelspolitik . . . . . 72

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

Hierzu eine Sonderbeilage des „Bank-Verlag in Berlin".




Von dem Geschäftsführer des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller erschienen soeben zwei recht beachtenswerte Schriften:

Dr. J. Reichert

## Erz und Eisen in Deutschlands Zukunft

Preis 1 M — postfrei 1.05 M

50 Expl. 40 M, 100 Expl. 70 M, 250 Expl. 150 M

Dr. J. Reichert

## Was sind uns die Erzbecken von Briey und Longwy?

Preis 80 Pf. — postfrei 85 Pf.

50 Expl. 35 M, 100 Expl. 60 M, 250 Expl. 125 M

Berlin W 8 · Carl Heymanns Verlag

---

Soeben gelangt zur Ausgabe:

# Groß-Berlin nach dem Kriege

Städtebau und Verwaltungsorganisation

Von

**F. Beuster**

Stadtbaurat a. D.

Mit 14 Abbildungen

Preis 1.60 M * postfrei 1.65 M

10 St. 14, 25 St. 30, 50 St. 50 M

Von der Gestaltung der Verwaltungsorganisation auf dem Gebiete des Siedlungs- und Wohnungswesens wird es zur Hauptsache abhängen, ob diese Aufgaben erfolgreich gelöst und die bauliche Weiterentwicklung Groß-Berlins in gesündere Bahnen als bisher wird gelenkt werden können.

Carl Heymanns Verlag
Berlin W 8 · Mauerstraße 43.44

---

# Deutsche Nationalbank

Kommanditgesellschaft auf Aktien

**Zentrale: Bremen**

**Zweigniederlassungen:** Bremerhaven, Dortmund, Geestemünde, Lehe, Minden, Mülheim a. d. Ruhr, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven

**Depositenkassen:** Blumenthal i. Hann., Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Jever, Lübbecke, Nordenham, Rinteln a. d. Weser, Vechta i. O., Vegesack, Bremen-Doventor, Bremen-Hemelingen, Bremen-Neustadt, Bremen-Ostertor, Bremen-Utbremen

**Wechselstuben:** Bremerhaven-Lloydhalle, Geestemünde-Fischereihafen

**Aktien-Kapital: M 33000000** **Reserven: M 5600000**

---

## Macht- und Wirtschaftsziele der Deutschland feindlichen Staaten

Carl Heymanns Verlag · Berlin W 8 · Mauerstraße 43.44

Vorträge, gehalten an der Handelshochschule Königsberg

In Vorbereitung die Hefte:

3. Brandenburg, Prof. Dr. Erich, Leipzig: „Frankreich".
4. Uebersberger, Prof. Dr. Hans, Wien: „Rußland".
5. Rathgen, Prof. Dr. Karl, Hamburg: „Amerika und Japan".

Erstes Heft:

**Die weltgeschichtlichen Probleme des großen Krieges**

Von

**Prof. Dr. Hermann Oncken**

Preis 1 M — Postfrei 1,05 M

Zweites Heft:

**Das britische Weltreich**

Von

**Prof. Dr. Eduard Meyer**

Preis 2 M — Postfrei 2,10 M

---

Demnächst erscheint in meinem Verlage:

# Vergleichende Darstellung der deutschen und österreichisch-ungarischen Zollgesetzgebung

bearbeitet im Auftrage des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes und unter Mitwirkung von Fachleuten von

**Paul Brandt**

Syndikus des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes

**Preis etwa 10 M**

Carl Heymanns Verlag * Berlin W 8 * Mauerstraße 43.44

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | Februar/März 1918 | Nr. 2/3

## Deutsche und nordamerikanische Interessen in Mittelamerika.

Von Prof. Dr. Karl Sapper-Straßburg i. E.

### 1. Mittelamerika vor 1900.

Mittelamerika stand um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch in den ersten Anfängen einer intensiveren wirtschaftlichen Entwicklung und lenkte nur in geringem Umfang das Interesse der Nordamerikaner und Europäer auf sich, bis die Entdeckung der Goldlager Kaliforniens mit einem Schlag seine Verkehrsbedeutung ins rechte Licht setzte. Nordamerikanische Unternehmer benutzten nun alsbald die Gelegenheit, um in Nicaragua vorübergehende Transportunternehmen (besonders Fluß- und Seedampfschiffahrt) ins Leben zu rufen, andererseits aber 1850—1855 unter großen Schwierigkeiten und Menschenopfern den Isthmus von Panamá zu überschienen (ein Werk, das allerdings 1881 in die Hände der französischen Kanalunternehmungen gelangte, um aber nach deren Verkauf 1903 auf 1904 endgültig in den Besitz der Regierung der Vereinigten Staaten überzugehen).

Da aber in der Folge die innere Wirtschaftsentwicklung der Vereinigten Staaten zunächst fast alle dortigen Kräfte band, so wandten sich nur verhältnismäßig wenige nordamerikanische Unternehmer den mittelamerikanischen Gebieten zu, so daß im Lauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts englische, deutsche, französische und andere europäische Kaufleute, Unternehmer und Pflanzer das dortige Wirtschaftsleben befruchten und modernisieren konnten, wobei sie die ihnen klimatisch besser zusagenden kühleren Landesteile und die dort möglichen tropischen Kulturen, vor allem Kaffee, besonders bevorzugten. Nachdem im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts der intelligentere und kapitalkräftigere Teil der Landeskinder in Nachahmung der Europäer sich ebenfalls mit Erfolg in kaufmännische und landwirtschaftliche, z. T. sogar bergbauliche Unternehmungen eingelassen hatte, nachdem ferner Regierungen und Private das mittelamerikanische Verkehrswesen verbessert und einzelne Bahnen gebaut hatten, begann Mittelamerika das Interesse der Regierung und der Kapitalisten der Vereinigten Staaten wieder in erhöhtem Maße auf sich zu ziehen; das nicaraguanische Kanalproblem stand lange im Vordergrund der Diskussionen, auch wurden schon wertvolle Vorarbeiten dafür geleistet, während gleichzeitig die Franzosen sich an ihrem Panamaunternehmen verbluteten, ohne daß die langjährige Anwesenheit zahlreicher französischer Ingenieure auf diesem Raum etwas Wesentliches zur Entwicklung der zentralamerikanischen Republiken beigetragen hätte. Dagegen hatte aber andererseits das Gewicht der geographischen Nachbarschaft ohne besondere Anstrengungen seitens nordamerikanischer Kaufleute im Lauf der Zeit allmählich einen bedeutenden Handel zwischen der Union und den Einzelrepubliken erstehen lassen.

Immerhin bot aber Zentralamerika einschließlich des damals noch zu Kolumbia gehörigen Departements Panamá am Ende des 19. Jahrhunderts das Bild eines Länderkomplexes, in dem die europäischen Interessen noch stark überwogen und die nordamerikanischen Interessen dagegen zurücktraten; nur in Honduras und der durch eine fast unbewohnte Urwaldregion von dem Hauptteile der Republik Nicaragua geschiedenen Mosquitoküste standen bereits nordamerikanische Interessen im Vordergrund: teils Minenbesitz, teils Waldkonzessionen, aber auch kaufmännische und landwirtschaftliche Unternehmungen. Unter letzteren waren von besonderer Bedeutung diejenigen, welche sich auf die Erzeugung der in den Vereinigten Staaten in ungeheuren Mengen verbrauchten Bananen bezogen. Plantagen, die dies Bedürfnis befriedigen sollten, waren von nordamerikanischen Unternehmern schon in den neunziger Jahren in großer Ausdehnung nicht nur in den genannten Staaten, sondern auch vor allem in Kostarika und um die Lagune von Chiriqui (außerdem aber in Westindien und Kolumbien) in großem Maßstab tätig.

Dagegen herrschte in Kostarika noch entschieden das englische Kapital vor, dem auch die wichtigste Bahn des Landes (von S. José nach Puerto Limon) gehörte, indes deutsches Kapital in kaufmännischen und landwirtschaftlichen Unternehmungen in beträchtlichem Ausmaß arbeitete

(1897 auf 39,9 Millionen Mark geschätzt). Auch in Nicaragua spielten deutsche Kaufleute und Pflanzer neben Italienern und anderen Fremden, aber auch zahlreichen Einheimischen eine bedeutsame Rolle (1897 wurde das investierte deutsche Kapital auf 14,1 Millionen Mark angegeben, indes für Honduras nur 2 Millionen Mark deutschen kaufmännischen Kapitals genannt wurde). Für Salvador waren mir Zahlen nicht zugänglich; jedoch standen dort die deutschen Interessen erheblich gegen die englischen und französischen zurück (englisch waren u. a. die Hauptbahn des Landes und die Mehrzahl der Minenunternehmungen). In Guatemala dagegen war namentlich seit der liberalen Regierung des Präsidenten Justo Rufino Barrios und seiner Nachfolger das deutsche Element außergewöhnlich erstarkt, wurde doch 1897 das in Guatemala angelegte Kapital auf 155,5 Millionen Mark angegeben, wovon 64 Millionen allein auf die 2725 qkm Landes kamen, die Deutschen gehörten. Die Anwesenheit zahlreicher und z. T. recht kapitalkräftiger Deutscher hatte neben der Einrichtung deutscher Dampferlinien erst auf der pazifischen, dann auch auf der atlantischen Seite den Warenhandel sehr günstig beeinflußt, denn wenngleich die Einfuhr aus Deutschland durchschnittlich nur mäßig war, so war doch die hauptsächlich aus Kaffee bestehende Ausfuhr nach Deutschland ungewöhnlich hoch — rund $^2/_5$ bis $^1/_2$ der Gesamtausfuhr, und erreichte damit einen so starken Anteil am Ausfuhrhandel dieses Landes, wie es sonst bei keinem anderen Lande Amerikas mehr der Fall ist: Guatemala ist denn auch nach Brasilien der bedeutendste Kaffeelieferant Deutschlands. Deutsches Kapital war auch sehr stark beteiligt an der Ocosbahn und der Verapazbahn, welch letztere durch Aufkauf eines nordamerikanischen Dampfschiffahrtsunternehmens zugleich den Passagier- und Güterverkehr auf dem Polochic und Rio Dulce bis Livingston beherrschte.

### 2. Mittelamerika im 20. Jahrhundert vor dem Kriege.

Während das deutsche Kapital sich, wie wir oben gesehen haben, in Guatemala sehr energisch im Grundstücksankauf betätigte und damit eine tonangebende Stellung in der Kaffeeproduktion des Landes gewann, hat es sich leider recht zurückhaltend bezüglich der großen Bahnunternehmungen Guatemalas erwiesen, obgleich sich am Ende des 19. Jahrhunderts noch die Gelegenheit geboten hätte, auch in dieser Hinsicht sich einen entsprechenden Anteil zu sichern. Die guatemaltekische Nordbahn, welche die Hauptstadt mit dem Golf von Amatique (Puerto Barrios) verbinden und dadurch einen transkontinentalen Schienenweg quer durch das ganze Land hindurch vollenden sollte, war seinerzeit von Justo Rufino Barrios begonnen worden, wobei er das Geld in der Weise aufzubringen gedachte, daß jeder Bürger des Landes mit geringen Beiträgen Zwangsaktionär des Unternehmens werden sollte. Nachdem der allzu frühe Tod des weitsichtigen Präsidenten (1885) das Unternehmen ins Stocken gebracht hatte, nahm später sein Neffe José Maria Reina Barrios (1891—1897) den Plan wieder mit Energie auf, geriet aber bald in finanzielle Schwierigkeiten, die durch die gleichzeitigen hohen Kosten des Hafenbaus von Iztapa und der mittelamerikanischen Ausstellung in Guatemala verschärft wurden. Durch seine Ermordung (1897) wurde der schon ins Herz des Landes geführte Bahnbau wiederum zum Stillstand gebracht, und wenn auch sein zurzeit noch immer regierender Nachfolger Estrada Cabrera später sein volles Augenmerk der großzügigen Entwicklung des Verkehrswesens des Landes zuwandte, so war er doch nicht imstande, seine Pläne mit den Hilfsmitteln durchzuführen, welche die geschwächte und durch die Erdbeben und den großen Vulkanausbruch von 1902 noch weiter ins Wanken gebrachte Finanzkraft des Landes boten, vielmehr mußte er dazu fremde Kapitalien in Anspruch nehmen, und zwar unter recht drückenden Bedingungen nordamerikanische, weil europäische nicht zur Verfügung standen.

Damit hat das nordamerikanische Kapital in Guatemala die Führung im Bahnwesen bekommen, die es bald hier wie anderwärts in Mittelamerika weiter ausgebaut hat. Hatten schon die Vermessungen der interkontinentalen Eisenbahnkommission 1891—1893 gezeigt, wie großzügig die nordamerikanische Bahnpolitik ihre Fäden auswarf, so wurde nun allmählich das Streben nach der Vorherrschaft im Bahnwesen und damit nach der Beherrschung der Tarife und einer darin liegenden Besteuerung der meisten Produkte dieser Länder immer deutlicher. Zunächst waren es freilich in der Hauptsache nur Plantagenbahnen, die von der United Fruit Co. und anderen an den atlantischen Küsten von Panama (bei der Chiriquí-Lagune), in Kostarika und Honduras gebaut wurden im Zusammenhang mit immer weiter greifender Ausbreitung der Bananenpflanzungen, zu deren Bedienung schon lange vorher besondere Dampfer eingestellt worden waren. Nachdem bald die genannte große nordamerikanische Gesellschaft durch ausgedehnte Eigenpflanzungen, wie durch Aufkauf oder Tributärmachung kleinerer Unternehmen geradezu eine Monopolstellung in der Bananenindustrie erlangt hatte, griffen die in ihr vereinigten Finanzmänner weiter aus und bekamen allmählich die Kontrolle über die wichtigsten Bahnen von Guatemala und Kostarika in die Hände, während sie zugleich den Ausbau der interkontinentalen (panamerikanischen) Bahn förderten. Andere Gruppen nordamerikanischer Interessenten ließen die mittelamerikanischen Länder auf ihren Mineralreichtum untersuchen und in wachsendem Maß beteiligte sich nordamerikanisches Kapital in der erst wenig entwickelten mittelamerikanischen Montanindustrie. Freilich in den älteren Zweigen der Landwirtschaft (Kaffee, Zucker u. a.) war alles in der Hauptsache beim alten geblieben, und das deutsche Kapital gewann in Guatemala noch immer weiter an Boden, so daß eine neuere Schätzung[1])

[1]) W. Bürklin: Süd- und Mittelamerika, Göttingen und Berlin 1915, S. 70.

seine Investierung in Guatemala auf mehr als 250 Millionen Mark angeben konnte.

Wenn wir die Sachlage unmittelbar vor dem Kriegsbeginn in den mittelamerikanischen Ländern überschauen, so sehen wir, daß im Warenhandel natürlich die Nachbarschaft der Vereinigten Staaten sich insofern nachdrücklich durchgesetzt hat, als in der Einfuhr nach Mittelamerika durchaus, in der Ausfuhr aus Mittelamerika großenteils das Übergewicht ihnen zugefallen ist; Ausnahmen bilden nur noch Salvador, Kostarika und Guatemala. In Salvador stehen die englische Einfuhr, die deutsche und die französische Ausfuhr der nordamerikanischen nicht sehr erheblich nach; von Kostarika geht nicht sehr viel weniger nach England (besonders Bananen) als nach den Vereinigten Staaten, von Guatemala (hauptsächlich Kaffee) sogar mehr nach Deutschland als nach der amerikanischen Nachbarrepublik. Da mir aber die Originalstatistiken nicht zugänglich sind, bin ich nicht in der Lage, ganz genaue Angaben zu machen, weil die Quellen zweiter Hand sehr starke Unterschiede aufweisen: nach den Angaben des Gothaischen Hofkalenders 1916 wäre die Ausfuhr aus Guatemala nach dem Deutschen Reich rund $^2/_5$ der Gesamtausfuhr, nach dem Boletin de la Union Panamericana, Washington 1913 II S. 402 f. sogar etwas über die Hälfte. Da nicht nur die Gesamtzahlen der Ein- und Ausfuhr, sondern auch die Einzelzahlen der einzelnen Ausfuhrartikel in diesem Fall durchaus nicht zusammenstimmen, ist es mir nicht möglich, diese Verschiedenheiten zu erklären. In v. Franzensteins Revista economica war zwar darauf aufmerksam gemacht, daß in der Statistik der Republik Guatemala die Wertannahme für die Gewichtseinheit des Hauptausfuhrartikels Kaffee allzu hoch angenommen sei und so künstlich die Aktivität der Handelsbilanz erhöht erscheine; aber diese Kritik nützt zur Aufklärung der vorhandenen Diskrepanz der beiderseitigen Angaben nichts. Da aber das Boletin sich auf den Bericht des guatemaltekischen Generaldirektors der Statistik als Quelle bezieht, dürften wohl für unsere Zwecke diese Zahlen den Vorzug verdienen.

In beifolgender Übersicht von Ein- und Ausfuhrzahlen, die dem Boletin de la Union panamericana[2]) entnommen ist und sich auf einen einheitlichen Zeitraum bezieht, sind alle Zahlen in nordamerikanischen Dollars angegeben mit Ausnahme der Ausfuhr aus Honduras, die in Silberpesos gegeben ist.

Auf Wiedergabe vereinzelter Ein- und Ausfuhrzahlen für 1913 und 1914, wie sie aus dem Gothaischen Hofkalender oder anderen Quellen zu entnehmen wären, habe ich aus Raumrücksichten verzichtet. Ebenso gehe ich auf eine nähere Diskussion des Handels nicht ein; nur sei auf die starke Aktivität der Bilanz der meisten Länder hingewiesen, gegenüber der die Passivität der Handelsbilanz von Honduras und ganz besonders der offenbar aus sich heraus wenig lebensfähigen neuen Republik Panamá sehr stark absticht.

In mehreren Republiken ruht im Kaffeebau das wirtschaftliche Schwergewicht, stellt doch der Kaffee in Guatemala rund $^7/_8$, in Salvador $^4/_5$, in Nicaragua mehr als die Hälfte der Gesamtausfuhr; auch in Kostarika ist die Kaffeeausfuhr noch sehr bedeutend, steht aber etwas der Bananenausfuhr nach, die ungefähr die Hälfte der Gesamtausfuhr liefert. Ähnlich ist die Stellung des Bananenbaus in Honduras; in Panama stellt der Bananenbau $^3/_4$ der Ausfuhr. Viehzucht und Waldwertnutzung, aber auch Zucker-, Kokosnuß-, Indigo- und Kakaoproduktion und andere Zweige der Agrikultur, Jagd und Fischerei liefern meist nur geringe Werte für den Export; der Bergbau ist in Guatemala und Panama sehr unbedeutend; in Kostarika stellt er etwa $^1/_{12}$, in Salvador $^1/_{10}$, in Nicaragua gegen $^1/_5$ im Durchschnitt, in Honduras $^1/_2$ der Gesamtausfuhr. Der Handel zwischen den einzelnen mittelamerikanischen Ländern ist bei der Gleichartigkeit ihrer Produktion geringfügig; zu nennen wäre etwa die Ausfuhr von Reis aus Salvador nach Nicaragua, von lebendem Vieh aus Nicaragua nach Kostarika, von Vieh, Maultieren, Tabak (Zigarren) aus Honduras nach Guatemala u. dgl.

Guatemala (Boletin de la Union Panamericana 1913, II, S. 401 ff.).

Einfuhr

| | 1908 | 1909 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 5 811 586 | 5 251 317 | 6 514 421 | 9 822 462 |
| Ver. Staaten | 2 148 325 | 2 181 859 | 2 696 144 | 4 532 361 |
| Deutschland | 1 572 740 | 1 249 559 | 1 592 658 | 2 250 862 |
| Großbrit. | 1 327 301 | 1 135 420 | 1 314 202 | 1 739 598 |
| Frankreich | 262 435 | 273 215 | 286 050 | 436 882 |

Ausfuhr

| | 1908 | 1909 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 6 756 138 | 10 079 219 | 11 005 835 | 13 156 537 |
| Ver. Staaten | 1 776 676 | 2 739 075 | 3 297 156 | 3 863 829 |
| Deutschland | 3 969 207 | 5 828 554 | 5 851 817 | 6 975 006 |
| Großbrit. | 819 572 | 1 006 263 | 1 324 751 | 1 458 498 |
| Frankreich | 8 661 | 32 748 | 19 333 | 969 |

El Salvador (Bol. Un. Pan. 1913, II, S. 397 ff.).

Einfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 4 176 932 | 3 745 249 | 5 113 518 | 6 774 859 |
| Ver. Staaten | 1 344 316 | 1 346 597 | 1 815 051 | 2 627 700 |
| Deutschland | 482 342 | 407 392 | 533 128 | 664 674 |
| Großbrit. | 1 433 614 | 1 165 993 | 1 543 828 | 1 904 546 |
| Frankreich | 285 170 | 262 294 | 386 027 | 397 252 |

Ausfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 6 361 341 | 7 297 836 | 9 438 561 | 9 942 184 |
| Ver. Staaten | 1 879 454 | 2 279 669 | 3 090 081 | 2 955 794 |
| Deutschland | 1 061 316 | 1 584 632 | 1 669 233 | 2 294 500 |
| Großbrit. | 449 894 | 483 809 | 555 710 | 445 456 |
| Frankreich | 1 629 063 | 1 097 118 | 2 272 190 | 1 510 492 |

Honduras (Bol. Un. Pan. 1914, I, S. 282 ff.).

Einfuhr

| | 1908/09 | 1909/10 | 1910/11 | 1911/12 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 2 581 553 | 2 695 907 | 3 560 939 | 4 317 314 |
| Ver. Staaten | 1 769 877 | 1 838 877 | 2 524 133 | 2 891 838 |
| Deutschland | 233 515 | 253 919 | 300 685 | 487 969 |
| Großbrit. | 348 510 | 378 645 | 500 029 | 546 473 |
| Frankreich | 114 891 | 90 823 | 97 771 | 190 382 |

[2]) Leider habe ich von dieser Zeitschrift nur die Nummern von November 1913 bis April 1915 zur Einsicht bekommen können.

Ausfuhr (in Pesos Silber)

| | 1908/09 | 1909/10 | 1910/11 | 1911/12 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 5 275 094 | 6 429 790 | 7 561 816 | 7 700 445 |
| Ver. Staaten | 4 861 599 | 5 637 528 | 6 732 567 | 6 805 023 |
| Deutschland | 190 250 | 399 752 | 268 991 | 321 899 |
| Großbrit. | 125 553 | 125 208 | 108 796 | 177 568 |
| Frankreich | 3 783 | 8 195 | 7 220 | 4 542 |

Nicaragua (Bol. Un. Pan. 1914, I, S. 438 ff.).

Einfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 2 583 257 | 2 856 305 | 5 724 695 | 4 966 820 |
| Ver. Staaten | 1 341 692 | 1 581 457 | 2 754 940 | 2 549 026 |
| Deutschland | 286 408 | 358 520 | 642 753 | 604 038 |
| Großbrit. | 625 668 | 664 232 | 1 412 296 | 939 290 |
| Frankreich | 131 826 | 156 645 | 448 264 | 256 255 |

Ausfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 3 989 428 | 4 545 075 | 6 579 414 | 3 861 516 |
| Ver. Staaten | 1 677 010 | 1 553 410 | 2 056 622 | 1 766 548 |
| Deutschland | 423 579 | 824 037 | 1 075 044 | 702 256 |
| Großbrit. | 843 453 | 656 009 | 523 100 | 515 381 |
| Frankreich | 776 429 | 1 024 970 | 2 619 239 | 626 083 |

Kostarika (Bol. Un. Pan. 1913, II, S. 391 ff.).

Einfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 6 175 637 | 7 982 658 | 8 967 561 | 10 187 686 |
| Ver. Staaten | 3 175 203 | 3 094 391 | 4 153 153 | 5 865 908 |
| Deutschland | 825 130 | 954 072 | 1 704 746 | 1 503 944 |
| Großbrit. | 1 059 763 | 1 291 006 | 1 553 119 | 1 391 003 |
| Frankreich | 363 082 | 314 416 | 443 994 | 424 189 |

Ausfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 8 264 174 | 8 464 411 | 9 020 150 | 10 071 144 |
| Ver. Staaten | 4 853 891 | 5 097 348 | 4 973 473 | 5 025 694 |
| Deutschland | 168 479 | 277 842 | 304 124 | 559 566 |
| Großbrit. | 2 976 597 | 2 989 464 | 3 586 939 | 4 193 036 |
| Frankreich | 118 559 | 38 368 | 60 906 | 131 683 |

Panamá (Bol. Un. Pan. 1913, II, S. 826 ff.).

Einfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 8 756 308 | 10 056 993 | 9 896 988 | 9 871 617 |
| Ver. Staaten | 4 996 627 | 5 652 653 | 5 122 950 | 5 413 305 |
| Deutschland | 914 756 | 966 151 | 1 119 224 | 957 806 |
| Großbrit. | 1 762 411 | 2 166 989 | 2 273 386 | 2 421 637 |
| Frankreich | 297 352 | 307 982 | 387 964 | 680 784 |

Ausfuhr

| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|
| Summe, davon | 1 502 475 | 1 769 330 | 2 863 425 | 2 064 648 |
| Ver. Staaten | 1 264 906 | 1 508 422 | 2 575 816 | 1 779 660 |
| Deutschland | 86 972 | 93 669 | 157 301 | 202 152 |
| Großbrit. | 142 174 | 165 273 | 125 170 | 72 714 |
| Frankreich | 3 770 | 1 966 | 4 683 | 7 863 |

Wenn man die vorliegenden Angaben über den auswärtigen Handel der zentralamerikanischen Republiken miteinander vergleicht, so bemerkt man, daß trotz häufiger Schwankungen der deutsche Anteil am Handel überall im Steigen begriffen und vielfach selbst dem englischen gefährlich geworden war, ihn stellenweise sogar übertraf, während freilich das Übergewicht der Vereinigten Staaten — mit einziger Ausnahme der Ausfuhr Guatemalas — stark und unbestritten blieb.

In der bergbaulichen Betätigung haben die Nordamerikaner ebenfalls bedeutende Fortschritte gemacht — neben den bedeutenden Gruben in Honduras und Nicaragua gehören ihnen auch die wichtigsten Bergwerke von Kostarika, und auf land- und waldwirtschaftlichem Gebiet spielen sie hauptsächlich im Tiefland eine bedeutende Rolle. Sie können das aus dem Grunde leichter, als die Europäer, weil ihre Heimat so nahe liegt und daher jedermann leicht für geringes Geld und ohne großen Zeitaufwand sich in kurzen Zwischenräumen einen Heimaturlaub nehmen kann, wie solcher für die im tropischen Tiefland arbeitenden Weißen so dringend nötig ist; Europäer aber können wegen des viel größeren Zeit- und Geldaufwands, der für sie mit einem Heimaturlaub verknüpft ist, mit den Nordamerikanern gar nicht konkurrieren; außerdem stammt ein großer Teil der in Mittelamerika beschäftigten Nordamerikaner aus den klimatisch schon einigermaßen nahestehenden Golfstaaten. Dazu kommt aber noch ein Weiteres: gerade die Größe der nordamerikanischen Unternehmungen gestattet auch die Errichtung einzelner sehr gut und zweckentsprechend eingerichteter Tropenkrankenhäuser, deren Besuch den erkrankten Angestellten schon deshalb besonders leicht gemacht ist, als die leitende Firma, die United Fruit Co., selbst eine größere Zahl von Bahnen neben eigenen Dampferlinien besitzt. Die United Fruit Co. ist an der atlantischen Küste Zentralamerikas die Königin aller Unternehmungen; bei einem Kapital von 20 Millionen $ Gold hat sie riesigen Landbesitz an sich gebracht, den sie sehr zweckentsprechend zu verwerten versteht, und zurzeit weist sie ein Angestelltenheer von 32000 Seelen in Zentralamerika allein[3]) auf (19000 in Panamá und Kostarika, 13 000 in Nicaragua, Honduras und Guatemala) — ungerechnet die vielen weiteren, die sie auf ihren Plantagen in Kolumbien (S. Marta) und den westlichen Antillen beschäftigt.

Gewaltig hat sich das nordamerikanische Übergewicht seit Beginn des 20. Jahrhunderts in Zentralamerika auf dem Gebiet des höheren Verkehrswesens geltend zu machen gewußt. Seit dem Ankauf und der Durchführung des Panamakanals ist das nordamerikanische Interesse an den Eisenbahnen Mittelamerikas erst voll erwacht. Bald genügte der United Fruit Co. und den ihr nahestehenden Unternehmungen der Besitz eigener, küstennaher Bahnen zum Transport der erzeugten Bananen nicht mehr, sondern sie griffen bald auch auf die Hauptbahnlinien der Länder über, in denen sie arbeiteten, und wo dies nicht der Fall war, da haben andere nordamerikanische Gesellschaften oder Banken unter der Mithilfe der Regierung der Vereinigten Staaten dies Ziel erreicht. Es ist, als sei mit dem Zurückweichen Englands in der Kanalfrage die Verkehrsbeherrschung auf die mittelamerikanischen Landbezirke ein wesentlicher Punkt in der Politik der Vereinigten Staaten geworden. Besonders wichtig mußte die völlige Beherrschung nicht nur der Verkehrswege, sondern auch des betreffenden politischen Gebiets für die

[3]) Boletin de la Union Panamericana 1913, II, S. 728.

Vereinigten Staaten sein an den Stellen, wo ein interozeanischer Schiffskanal möglich war: Panama und Nicaragua.

Es ist noch in aller Erinnerung, wie die Vereinigten Staaten nach Ankauf der französischen Arbeiten um 40 Millionen $ im November 1903 die Losreißung des Departements Panamá von Kolumbien ermöglichten und alsbald die neue Republik anerkannten, von der sie natürlich ohne Schwierigkeit alles Gewünschte erreichen konnten: Abtretung eines 5 Meilenstreifens zu beiden Seiten der Wasserstraße, gesundheitliche Überwachung der Städte Kolon und Panamá und das Recht zu bewaffnetem Einschreiten im Gebiet der neuen Republik, falls deren Regierung nicht selbst imstande sein sollte, Ruhe und Ordnung aufrecht zu erhalten.

Weit weniger leicht, aber schließlich auf manchen Umwegen doch fast nicht minder vollständig erreichte die Union ihr Ziel in Nicaragua. Dort führte Santos Zelaya seit 1894 ein straffes, aber mehrfach durch revolutionäre Bewegungen angefochtenes Regiment. Als er bei einer solchen Gelegenheit 1909 die Unvorsichtigkeit beging, zwei nordamerikanische, in die Revolution verwickelte Abenteurer erschießen zu lassen, landeten Truppen der Union in Nicaragua, und Zelaya mußte auf einem mexikanischen Kanonenboot entweichen. Damals belief sich, wie Bürklin (a. a. O. S. 63 ff.) ausführt, die äußere Schuld Nicaraguas auf 25 Millionen Mark, die innere auf ungefähr 80. Zelayas Nachfolger versuchten nicht, den Kapitalbedarf des Landes durch eine gut basierte äußere Anleihe zu decken, sondern behalfen sich mit Ausgabe ungedeckten Papiergeldes in großen Mengen, wodurch eine gewaltige Steigerung des Goldkurses (bis 2200 % 1911) bewirkt wurde. Als nun nordamerikanische Bankhäuser für die Münzkonversion mäßige Beträge gaben, mußte Nicaragua als Sicherheit die Ein- und Ausfuhrzölle verpfänden, mit deren Eintreibung nordamerikanische Beamte beauftragt wurden — sehr zum Ärger der Landesbewohner, die behaupteten, daß der einzige Erfolg dieser Maßregel für das Land in der Bezahlung hoher Gehälter für diese fremden Angestellten beruhe. Von der pazifischen Bahn, welche Eigentum der Regierung gewesen war und die durch ihre Führung vom Hafen Korinto nach den Hauptplätzen des Landes das wirtschaftliche Rückgrat desselben bildete, wurden 51 % der Aktien sowie das Vorkaufsrecht auf die übrigen 49 % nordamerikanischen Banken (Brown Brothers & Co. und J. und W. Seligmann & Co. in New York) übertragen. Von der 1912 gegründeten Nationalbank übernahmen die nordamerikanischen Banken 1914 ebenfalls 51 % der Aktien, und zu allem hin erhielt die Regierung der Union im gleichen Jahr das ausschließliche Recht zur Erbauung eines Nicaragua-Kanals, einer Flottenbasis in der Fonsecabucht und Kohlenstationen auf den Nicaragua im Osten vorgelagerten Inseln (Great und Little Corn Cay). Da sich Nicaragua zudem verpflichten mußte, keine Anleiheverträge oder größere Konzessionen mit Ausländern abzuschließen, ohne die Genehmigung der Regierung in Washington nachgesucht und erhalten zu haben, und da zudem nordamerikanische Kriegsschiffe durch ihre Anwesenheit zurzeit der Präsidentenwahlen die Volksstimmung kräftig zu beeinflussen vermögen, so bleibt Nicaragua von der Selbständigkeit eigentlich nur ein Schatten nebst der Unannehmlichkeit, alle Einzelgeschäfte einer Regierung im Innern durchführen zu dürfen. Daß natürlich die projektierte Bahnverbindung vom Nicaragua-See zur atlantischen Küste ebenso einer nordamerikanischen Gesellschaft zum Ausbau übertragen werden wird, wie in Panamá mit einer solchen (R. W. Hebard & Co.) ein Vertrag über den Bau der Bahn Pedregal—David—Boquete 1914 abgeschlossen wurde, ist nicht zu bezweifeln.

In Kostarika hatte die Regierung[4]) dank ihrer Stabilität und ihrer im allgemeinen vorsichtigen Anleihepolitik[5]) einen viel festeren Stand; ja sie hat aus eigener Kraft sogar den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von der Hauptstadt S. José nach der pazifischen Küste (Punta Arenas) durchzuführen vermocht (Pacific Railway of Costarica 69 Meilen). Im übrigen beherrschen freilich — und zwar auf der ganzen weit wichtigeren atlantischen Abdachung — durchaus nordamerikanische Interessen das Bahnwesen. Die englische Hauptbahn, von San José nach Puerto Limon (Costa Rica Railway) ist an die von der United Fruit Co. kontrollierte Northern Railway of Costa Rica verpachtet. Außerdem besitzt die United Fruit Co. in Kostarika und benachbarten Teilen der Republik Panama eine Anzahl kürzerer Bahnlinien (so die Changuinola Railway von Bocas del Toro nach Sanchez u. a.)[6]). (Die Gesamtlänge der von der Nordbahn verwalteten Bahnen betrug Mitte 1913 376 Meilen).

In Nicaragua bestehen außer der Pacific Railway (163 Meilen) noch etwa 25 Meilen kurzer Plantagenbahnen im Bananengebiet der Mosquitoküste.

In Honduras waren 1913 etwa 175 Meilen Bahn in Betrieb. Davon waren nur 57 Meilen im Besitz der Regierung: die Nationalbahn, zu deren Bau 1867—1870 vier Anleihen aufgenommen worden waren, die durch die seit 1873 aufgelaufenen Zinsen zu einer Schuldenlast von etwa

---

[4]) Über ihre Beteiligung an einer großen Aktiengesellschaft für Bananen- und Kakaopflanzung siehe diese Zeitschrift VII, S. 180.

[5]) Einen bemerkenswerten Schritt in der Richtung der Amerikanisierung hin tat ein Vertrag der Regierung vom 23. Februar 1911 mit dem New Yorker Bankier M. C. Keith, der Seele der United Fruit Co., bezüglich Regelung der auswärtigen Schuld (R. Beltran Rozpide, Los Pueblos hispanoamericanos en el siglo XX. 1910—12. Madrid 1913, S. 111). Paul Martell spricht in seiner bemerkenswerten Mitteilung über die United Fruit Co. im Tropenpflanzer (1914, S. 95—101 bzw. 102) sogar von einer vollständigen wirtschaftlichen Abhängigkeit der Republik von diesem nordamerikanischen Bananentrust.

[6]) Diese und die Mehrzahl der folgenden Angaben über Bahnen beruhen auf F. M. Halseys Buch „The Railways of South and Central America", New York 1914.

500 Millionen Mark für das kleine volksarme Land geführt hat. Die übrigen Bahnlinien des Landes dienen vor allem dem Abtransport von Bananen an der Atlantischen Küste und gehören vorwiegend nordamerikanischen Interessenten (Vaccaro Brothers & Co., United Fruit Co., Tela Fruit Co., Honduras Rubber Co. und Las Palmas Plantation Co.). Im Oktober 1912 aber wurde von der Regierung des Landes ein Vertrag mit den Vertretern der International Railway von Zentralamerika abgeschlossen zum Ausbau der honduranischen Teilstrecke der panamerikanischen Bahn, die durch die Departamentos El Valle und Choluteca führen wird; die Interessen, die diese Bahngesellschaft kontrollieren, sind identisch mit der United Fruit Co., die Gesellschaft selbst, gegründet im April 1912, ist eine Konsolidation der Guatemala Railway (195 Meilen), der Guatemala Central Railway (139 Meilen), der Occidental Railroad (51 Meilen) und der Ocos Railroad (22 Meilen). Sie beherrscht damit das Bahnsystem Guatemalas fast vollständig, hat die Ocosbahn bereits in Verbindung mit ihrem Hauptsystem gebracht und bis auf eine kurze Strecke den Anschluß an die Mexikanischen Bahnen vollzogen. Außerdem ist neuerdings (von S. Maria aus) eine Linie nach der Grenze von Salvador gebaut worden, um später Anschluß nach Santa Ana zu gewinnen. Nicht unter nordamerikanischem Einfluß ist in Guatemala jetzt nur noch die inzwischen ganz deutsch gewordene Verapazbahn, der auch die Flußdampferlinie nach Livingston gehört, sowie die Linie San Felipe—Quezaltenango, die von der Regierung gebaut wird.

In Salvador besitzt eine englische Gesellschaft die Hauptbahn des Landes (Salvador Railway von San Salvador nach Acajutla mit Abzweigung nach Santa Ana, 100 Meilen), während die International Railway of Centralamerica von La Union eine Bahn nach der Hauptstadt baut. Dieselbe hatte im September 1913 bereits Usulutan erreicht und ist seitdem noch weiter geführt worden. 1914 aber wurde ein Vertrag über den Bau einer Bahn von San Salvador nach dem Hafen La Libertad mit einer englischen Gesellschaft (F. Searing) abgeschlossen.

### 3. Ausblick.

Wenn wir das Gesamtbild der mittelamerikanischen Bahnen[7]) überschauen, so sehen wir, daß in der Zeit vor dem Kriege schon ein starkes Überwiegen, in einzelnen Ländern eine völlige Herrschaft nordamerikanischer Unternehmungen vorliegt[8]). Dabei ist aber deutlich erkennbar, daß die künftige Entwicklung diese Tendenz noch steigern wird, namentlich wenn in absehbarer Zeit, wie zu erwarten ist, der Ausbau der panamerikanischen Bahn energischer als bisher in die Hand genommen wird. Infolge des Krieges und des daraus folgenden Wegfalls der deutschen Dampferlinien auf beiden Seiten der Landbrücke ist der nordamerikanische Einfluß auf das Verkehrsleben, namentlich des nördlichen Mittelamerika, noch wesentlich gewachsen. So hat auf der atlantischen Seite die United Fruit Co. eine Dampferlinie von Puerto Barrios über Puerto Cortez nach Puerto Limon und umgekehrt, sowie eine direkte Linie von Livingston nach New York eingestellt und damit für die Hamburg-Amerika-Linie gewissermaßen Ersatz geschaffen unter gleichzeitiger Änderung des Endziels der Fahrten.

Im Binnenlande aber suchen nordamerikanische Kaufleute und Agenten mit Erfolg immer mehr das Geschäft zu beherrschen, wie ich in dieser Zeitschrift 1915, S. 135 f., bereits für Guatemala näher dargelegt habe. Bei dem Mangel an neuen statistischen Angaben bin ich aber leider nicht in der Lage, den Erfolg zahlenmäßig belegen zu können, mit einziger Ausnahme von Guatemala: der Gothaische Hofkalender von 1917 gibt für dieses Land Zahlen für den Handel von 1915. Danach betrug

die Einfuhr aus den

| | | |
|---|---|---|
| Vereinigten Staaten . . . . | 3 752 000 | $ Gold, |
| Deutschland . . . . . | 146 000 | „ „ |
| Großbritannien . . . . . | 577 000 | „ „ |
| Frankreich . . . . . | 124 000 | „ „ |
| Italien . . . . . | 56 000 | „ „ |
| Belgien . . . . . | 11 000 | „ „ |
| Gesamteinfuhr . . . . . | 4 666 000 | $ Gold, |

die Ausfuhr nach den

| | | |
|---|---|---|
| Vereinigten Staaten . . . . | 6 881 000 | $ Gold, |
| Deutschland . . . . . | 50 000 | „ „ |
| Großbritannien . . . . . | 1 322 000 | „ „ |
| Frankreich . . . . . | — | „ „ |
| Italien . . . . . | 46 000 | „ „ |
| Belgien . . . . . | — | „ „ |
| Gesamtausfuhr . . . . . | 8 299 000 | $ Gold. |

Man erkennt beim Vergleich mit den Zahlen von 1912 deutlich die gewaltige Zunahme, welche der Warenhandel der Vereinigten Staaten mit dieser zentralamerikanischen Republik zu verzeichnen hat; die europäischen Länder sind aber fast völlig ausgeschieden, mit einziger Ausnahme Englands, und auch dieses hat eine starke Einbuße, namentlich hinsichtlich der Einfuhr nach Guatemala, durch den Krieg erlitten. Wir gehen gewiß nicht fehl, wenn wir annehmen, daß diese Einbuße sich seitdem noch ganz wesentlich verschärft haben wird.

Aber deutlich zeigen die Zahlen auch, wie schwer Zentralamerika selbst unter dem Weltkrieg leidet; ist ja doch die Ausfuhr Guatemalas auf etwa $^3/_5$, die Einfuhr auf weniger als die Hälfte des früheren Standes zurückgegangen. Außerdem aber spricht sich die fortschreitende Amerikanisierung des Gebiets klar in Zahlen aus; wenngleich mit Sicherheit erwartet werden darf, daß nach dem

[7]) Der Vollständigkeit wegen sei erwähnt, daß in Britisch Honduras eine 25 Meilen lange Schmalspurlinie von Belize nach Stann Creek besteht. Das Bahnbedürfnis ist in diesem Lande geringer, weil die Hauptplätze (bis Orange Walk) miteinander in Dampferverbindung stehen und Motorboote den Belize River bis El Cayo (nahe der Guatemala-Grenze) hinaufgehen.

[8]) Daß das nicht zum Vorteil der Landeskinder ausschlagen wird, zeigen die Tariferhöhungen, die in letzter Zeit vorgenommen worden sind (vgl. diese Zeitschrift VII, S. 179 b).

Kriege die Handelsbeziehungen mit Europa, vor allem auch mit Deutschland, wieder mit Freude aufgenommen werden, so ist doch wohl begreiflich, daß gar manche inzwischen eingegangene Verbindungen mit nordamerikanischen Häusern wegen übernommener Verpflichtungen nicht gleich wieder gelöst werden können, so daß also erst nach längerer Zeit an eine Wiederkehr des alten Verhältnisses gedacht werden kann, auch wenn man, wie ich, die Hoffnung nährt, daß die zentralamerikanischen Regierungen die deutschen Besitzungen und Interessen während der Zeit des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen nicht unmittelbar geschädigt haben.

## Rußlands und Sibiriens weltwirtschaftliche Zukunft.

Von Otto Corbach-Berlin-Zehlendorf.

Die Zukunft des russischen Reiches ist etwas anderes, als die Zukunft der Russen. Inwieweit sie einander entsprechen mögen, wird davon abhängen, inwieweit die Russen sich als Herren in ihrem eigenen Lande zu behaupten vermögen. Daß die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Ländern, die das Riesenreich umfaßt, nach dem Kriege sich mit der Zeit glänzend gestalten werden, unterliegt kaum einem Zweifel. Die natürlichen Hilfsquellen Rußlands waren vor dem Kriege noch so wenig erschlossen, wie diejenigen Kanadas, die sie aber noch weit übertreffen. Das moskowitische Reich erstreckt sich halbwegs um die Erde; ein breiter Gürtel fruchtbaren Landes durchzieht es vom Baltischen Meere bis zum Stillen Ozean; von den Tundren und Naturwäldern des Nordens erstreckt es sich bis zu den weinumrankten Hügeln der Krim und den fruchtbaren Ebenen Russisch-Turkestans. Dieses riesige Gebiet ist allerdings für die übrige Welt erst schwer zugänglich. Sein Eisenbahnsystem ist noch wenig entwickelt; seine Häfen sind das halbe Jahr hindurch geschlossen. Auch die für den Verkehr an und für sich sehr günstig verlaufenden Ströme sind einen großen Teil des Jahres hindurch zugefroren. Manche Teile Rußlands sind von dem übrigen Reiche fast gänzlich abgesondert, es fehlen ihnen erst recht Beziehungen zum internationalen Verkehr. Eine erhebliche Beschleunigung des Tempos, in dem sich vor dem Kriege das russische Bahnsystem entwickelte, würde diese Verhältnisse nach Friedensschluß aber rasch wandeln, zumal dann, wenn der jahrhunderte alte Drang Rußlands nach dem „warmen Meer“ irgendwie befriedigt würde. Zweifellos hat nun gerade der Eisenbahnbau in Rußland durch den Krieg einen gewaltigen Ansporn erfahren. Nicht die russischen, sondern die westeuropäischen Verhältnisse waren maßgebend für die Ansprüche, die die Kriegführung an die Verkehrsverhältnisse der an ihm beteiligten Staaten stellte, und diesen Ansprüchen war natürlich das russische Bahnsystem nicht im entferntesten gewachsen. Das Bewußtsein für diese Rückständigkeit ist dadurch in allen Kreisen der Bevölkerung Rußlands geweckt worden und damit der Drang, sie zu überwinden. Dadurch erst werden die Naturschätze Rußlands für die Außenwelt in greifbare Nähe gerückt werden.

Von einer Bevölkerung von 175 Millionen gehören im russischen Reiche nicht weniger als 125 Millionen Familien an, die von der Bodenbestellung leben. Diese brachten schon bisher hervor 51 Prozent des Roggens, 33 Prozent der Gerste, 25 Prozent des Hafers, 22 Prozent des Weizens, 2 Prozent des Maises der Welternte. Die Anbaufläche umfaßte im Jahre 1914 147 012 281 Hektar; davon waren 58,2 Prozent mit Getreide, 13,2 Prozent mit Hafer, 2,7 Prozent mit Kartoffeln bestellt, 25,9 Prozent waren Weideland. Obgleich die weite Zone der „schwarzen Erde“ jeden Vergleich mit dem Prärieland Kanadas und der Vereinigten Staaten aushalten kann, erzielt der russische Bauer von einem Hektar durchschnittlich nur 754 kg Weizen oder Roggen, während von derselben Fläche in Deutschland 2240, in England 1440 kg gewonnen werden. Daraus erhellt ohne weiteres, welche Möglichkeiten Rußland noch als Getreideausfuhrland bietet. Ähnliches gilt von den Holzbeständen. Rußlands Waldgebiet wird auf 554 540 000 Hektar geschätzt, wovon 179 000 000 auf das europäische Rußland, 25,2 Millionen Hektar auf Finland, 341,2 Millionen Hektar auf Sibirien und Turkestan entfallen. 64 Prozent des Forstlandes im europäischen Rußland gehören dem Staate. Man vergleiche die Waldbestände Kanadas und der nordamerikanischen Union: 319 680 000 und 241 920 000 Millionen Hektar. Was eine raschere Erschließung des russischen Holzreichtums für Mittel- und Westeuropa bedeuten würde, kann man sich leicht an den während des Krieges zu so schwindelnder Höhe gestiegenen Holz- und Papierpreisen veranschaulichen. Im Jahre 1904 betrug der Wert der russischen Holzausfuhr 73 Millionen Rubel, im Jahre 1913 schon 165 Millionen. Die hauptsächlichsten Wettbewerbsländer sind Kanada, die Vereinigten Staaten, Norwegen, Schweden, Österreich-Ungarn, aber in den drei letzteren dieser Länder ging die Ausfuhr vor dem Kriege schon seit Jahren zurück. Erst recht sind die gewaltigen Bodenschätze Rußlands noch wenig berührt. Die Kohlenlager des europäischen Rußland allein werden auf 3 626 143 Pud (1 Pud = 16,379 kg) geschätzt; die sibirischen Lager sind aber nicht minder ausgedehnt. Wohlbekannt sind die Petroleumquellen bei Baku, deren Ausbeute sich auf jährlich 550—600 Millionen Pud beläuft. Besonders gut ist Rußland mit Eisen versehen. Die reichen Lager in Südrußland, im Ural, in Zentral-Rußland, im Kaukasus, in der kirgisischen Steppe und im Altaigebiet berechtigen zu den größten Erwartungen für die Zukunft der russischen Eisen- und Stahlindustrie. In allen Teilen des russischen Reiches wird Gold gefunden, wenn es auch hauptsächlich in Ostsibirien und im Ural gewonnen wird. Die russische Goldproduktion steht im Range gleich hinter der Transvaals, der Vereinigten Staaten und Australiens, könnte aber sehr wohl die erste Stelle einnehmen. Fast der gesamte Weltbedarf an Platin wird von Rußland gedeckt. Über reichhaltige Kupferlager verfügt Rußland im Ural, im Kaukasus, in der kirgisischen

Steppe, am Jenissei. Recht bedeutend ist ferner die Salzgewinnung.

Die russische Industrie ist trotz dieser Bodenreichtümer erst wenig entwickelt; sie machte jedoch in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege rasche Fortschritte. In dem Jahrzehnt 1887/97 verdoppelte sich der Wert der in russischen Fabriken hergestellten Waren fast, und am Schlusse der folgenden zehn Jahre besaß Rußland über 40 000 Industriewerke und Bergwerksunternehmungen mit $2^3/_4$ Millionen Arbeitern und einem Kapital von $4^1/_2$ Milliarden Rubeln.

In großem Umfange hat nun erst dieser Krieg die Voraussetzungen für eine rasche Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte Rußlands geschaffen. Werner Sombart hat in seinem kurz vor Kriegsausbruch erschienenen Buche über „Krieg und Kapitalismus“ an einer Fülle von Material den Nachweis erbracht, daß sich ohne Kriege die so überaus produktive moderne kapitalistische Wirtschaftsweise gar nicht hätte ausbilden können. Der moderne Krieg oder der Militarismus wirkt als Vermögensbildner, Gesinnungsbildner, Marktbildner und leistet dadurch dem kapitalistischen Wirtschaftssystem in jeder Beziehung Vorschub. Über seine Rolle als Vermögensbildner braucht man nach den Erfahrungen dieses Krieges kein Wort zu verlieren. In Jahrzehnten hätte selbst in den kapitalistisch schon so fortgeschrittenen Ländern wie denen Mittel- und Westeuropas die Akkumulation des Kapitals nicht so vorwärts kommen können wie in drei Kriegsjahren. Als Gesinnungsbildner wirkte der Krieg in der frühkapitalistischen Periode, indem er den Einzelnen aus seiner herkömmlichen, naturwüchsigen und darum mannigfaltigen Umwelt herausriß, ihm Massenempfindungen, Massenbedürfnisse und Massengewohnheiten anzüchtete. Erst dadurch entstanden die ersten Märkte für massenhaft herzustellende Waren und zugleich die Menschen, die zu solcher Massenherstellung sich eigneten.

Während der Weltkrieg nun für Mittel- und Westeuropa das schon weitgediehene kapitalistische Wirtschaftssystem nur zu seinen letzten Möglichkeiten entfalten konnte, war es in ihm in Rußland vorbehalten, noch Aufgaben zu erfüllen, die bei uns frühere Kriege längst geleistet hatten. Bei den gewaltigen Raumverhältnissen Rußlands hatten frühere Kriege das russische Wirtschaftsleben nur oberflächlich beeinflussen können, wenn auch schon die Wirkungen des Krieges gegen Japan sich im industriellen Leben Rußlands in einer außerordentlichen Beschleunigung des Entwicklungstempos bemerkbar machten. Wieviel größere Massen der russischen Bauernbevölkerung sind aber nicht in diesem Kriege in Bewegung gesetzt, gedrillt, mit der modernen Technik, den Einrichtungen und dem Komfort großer Städte vertraut gemacht und erst dadurch zu brauchbaren Werkzeugen des modernen Wirtschaftslebens umgewandelt worden! Dazu kommt der fortgesetzte nachhaltige Ansporn, den die materiellen Anforderungen der russischen Kriegführung für die Bildung großer Vermögen, großer Betriebe und großer Märkte abgaben, wodurch wiederum die daheimgebliebene Bevölkerung ähnlichen ihr Wesen verändernden Einflüssen ausgesetzt wurde wie der zum Heere eingezogene Teil.

Freilich: in einen ganz neuen Menschen kann auch dieser Krieg den Russen nicht umschaffen, und erwiesen sich schon vor dem Kriege die „Fremdstämmigen“ dem eigentlichen Russen wirtschaftlich überlegen, so wird dies nunmehr, unter den freieren Verhältnissen des für die kapitalistische Wirtschaftsmethode erschlossenen neuen Rußland, erst recht der Fall sein. Es lag ja gar nicht so sehr an der „Verruchtheit“ der zaristischen Regierungen, daß sie die Fremdstämmigen unterdrückte; die geringe Tauglichkeit des Russentums für den freien Wettbewerb erheischte zum Teil eine solche Art ausgleichender Gerechtigkeit. Katharina II. hatte die beste Absicht, den russischen Bauern zu einem tüchtigen Landwirt zu erziehen, als sie deutsche Kolonisten veranlaßte, sich in Südrußland niederzulassen. Sie hoffte, deren Beispiel werde auf die Russen anspornend wirken. Aber es entstanden wohl reine, saubere, gepflegte deutsche Dörfer, von sorgfältig bestellten Feldern umgeben, die russischen Dörfer aber blieben auch in der neuen Umgebung Haufen von Schmutz und Elend, die zugehörigen Äcker und Felder wurden weiter vernachlässigt, so daß sie nur jämmerliche Erträge abgeben konnten. Auch als Ansiedler in Sibirien hat der russische Bauer nichts Rechtes aus sich zu machen gewußt, obwohl er dort nie unter den gleichen Bedrückungen zu leiden hatte wie im europäischen Rußland. „Wohin man blickt“, urteilt ein englischer Beobachter, John Foster Fraser, in seinem Buche „Das wirkliche Sibirien“ über den russischen Ansiedler, allerorten bemerkt man, über wie wenig Ausdauer der Einwanderer verfügt. Vor allem will er nicht auf einer Farm leben, die 3, 5 oder 10 Meilen von den Nachbarn entfernt ist. Er besteht darauf, in einem Dorf oder in einer Stadt zu wohnen, mag auch seine Farm 30 Meilen davon entfernt sein. Er beackert ein Stück Land und sät Weizen, aber er denkt gar nicht daran, die Frucht zu ernten, bevor sie überreif und halb verdorben ist; dann schneidet er sie mit einer Handsichel, und die Hälfte des Ertrags verkommt im Regen. Wenn er ein Stück Land ausgenützt hat, geht er zu einem anderen. Vom Düngen versteht er nichts. Er kümmert sich nicht um das nächste Jahr. Eine systematische Bebauung ist ihm völlig unbekannt. Er hat nicht die geringste Aussicht, reich zu werden. Sein einziger Ehrgeiz ist, sich auf seinem Lebenspfade möglichst wenig aufzuregen.“ Diese Darstellung ist zwar einseitig, übertrieben, aber sie trifft im wesentlichen zu und macht es daher erklärlich, warum der eigentliche Russe in Sibirien erst recht als Kaufmann und Industrieller nicht recht vorwärts kam. Die führenden Männer im Handel und in der Industrie Sibiriens stammen aus den baltischen Provinzen und sind daher mehr Deutsche als Russen.

Mag man nun auch den erzieherischen Einfluß des Weltkrieges noch so sehr veranschlagen, er

kann doch das von jeher bestandene Mißverhältnis zwischen dem schutzbedürftigen eigentlichen Russen und dem Fremdstämmigen nicht aus der Welt schaffen. Um so verhängnisvoller kann sich nach dem Kriege für das Russentum die durch den Krieg ins Maßlose gesteigerte finanzielle Abhängigkeit des russischen Staats- und Wirtschaftslebens vom Auslande erweisen. Schon vor dem Kriege waren nach einer Aufstellung des russischen Nationalökonomen Sirinow 85—90 Proz. des in der russischen Eisenindustrie gebundenen Kapitals ausländischen Ursprungs; dasselbe galt von 96 Prozent der russischen Kohlenindustrie, 60 Prozent der Naphthaindustrie, 90 Prozent der Platinproduktion, 90 Prozent der Elektrizitätsindustrie und fast 100 Prozent der größeren chemischen Industrie. Nun konnte der Petersburger Berichterstatter der Associated Preß schon Anfang Juli 1917 melden, daß das russische Handelsministerium, Abteilung für Bergbau, beschlossen habe, den größten Teil der staatlichen Bergwerke und Erzlager zur Ausbeute Amerikanern zu überlassen. Insbesondere solle der nördliche Teil von Sachalin amerikanischen Kapitalisten zur Bewirtschaftung der dortigen Petroleum- und Kohlenbergwerke übertragen werden, desgleichen verschiedene Bezirke in Sibirien, die Goldminen im Altaigebirge, die Kupferminen im Kaukasus und die Eisenbahnen im Ural. Natürlich handelte es sich dabei um Ergebnisse einer erpresserischen Taktik des amerikanischen Finanzkapitals gegenüber den bankerotten Erben des Zarismus. Der Direktor der Abteilung für Bergwerkswesen im russischen Handelsministerium suchte dem russischen Volke die bittere Pille dadurch zu versüßen, daß er erklärte, man wolle amerikanischen Kapitalisten und Unternehmern in Sibirien künftig nur deshalb soviel freien Spielraum gewähren, um dadurch dem japanischen Einfluß „entgegenzuarbeiten“. Die Amerikaner sollten sich deshalb auch verpflichten, soviel russische Arbeitskräfte und technische Hilfskräfte wie möglich „anzustellen“. Zu dieser Vorsicht war man wohl durch Erfahrungen veranlaßt worden, die man mit englischen Unternehmungen in Sibirien machen mußte. In den ersten Jahren nach dem russisch-japanischen Kriege entstand eine ganze Anzahl englischer Unternehmungen für die Ausbeutung der sibirischen Bodenschätze, zu denen die Spassky Coppermine in London gehörte. Über diese berichtete im August 1906 die russische Finanzzeitschrift „Westnik Finanzow“, daß sie vorwiegend chinesische Arbeiter beschäftige und sich, um ihrer Profitsucht ein gefälliges Mäntelchen umzuhängen, dabei auf Gutachten englischer Politiker und Geographen stütze. Darin werde u. a. ausgeführt, das dünnbevölkerte Sibirien sei durch seine Lage im Norden Asiens wie geschaffen zur Besiedelung mit Chinesen, und eine je stärkere Anziehung hier europäisches Kapital auf auswanderungslustige chinesische Arbeiter ausübe, desto mehr dürfte die chinesische Auswanderung nach Australien, Südafrika und Westamerika nachlassen. Sibirien könne daher als Blitzableiter der gelben Gefahr für angelsächsische Kolonialgebiete dienen. Es ist nun sehr naheliegend, daß amerikanische Kapitalisten erst recht solche Erwägungen anstellen werden, um so mehr, als sich mit den trägen Russen allein die wirtschaftliche Erschließung Sibiriens kaum in dem von ihnen gewünschten Tempo durchführen läßt. Was amerikanischer Unternehmergeist aus Sibirien machen könnte, beweist das Beispiel Alaskas. Am 30. März 1867 kauften es die Amerikaner für das Spottgeld von 7 200 000 Dollar. Die Russen hatten mit diesem Gebiet fast gar nichts anzufangen gewußt; es galt ihnen als wertloses, unwirtliches Gebiet. Die Amerikaner ziehen aus dem Lachsfang allein jährlich 14 Millionen Dollar; sie förderten im Jahre 1912 für 17 145 951 Dollar Gold, 316 839 Dollar Silber und 4 823 031 Dollar Kupfer. 1910 gab es dort 22 amerikanische Farmen im Umfange von 42 544 acres und 152 industrielle Unternehmungen mit einem Kapital von 13 060 116 Dollar, die 73 479 Personen beschäftigten. Wenn die russische Regierung jetzt die Nordhälfte von Sachalin amerikanischen Unternehmern anvertrauen will, „um dem japanischen Einfluß entgegenzuarbeiten“, so läßt sich daraus wohl schließen, daß die Ausbeutung des südlichen Teiles durch die Japaner ähnliche Überraschungen mit sich gebracht hat, wie die Ausbeutung Alaskas durch die Amerikaner. Aber auch in den unter russischer Herrschaft verbliebenen Teilen des Fernen Ostens hat sich der japanische Unternehmergeist stark fühlbar gemacht. Die fortgesetzten Einziehungen für das russische Heer, das Stocken der Einwanderung aus dem europäischen Rußland, die gewaltig gesteigerte Bedeutung der sibirischen Bahn für die Versorgung Rußlands, die die Kriegsverhältnisse mit sich brachte, die politische Abhängigkeit der russischen Regierung von dem Wohlverhalten Japans, alles das mußte die Ausbreitung japanischen Einflusses in Russisch-Asien während des Krieges begünstigen. Die russischen Blätter berichteten denn auch immer wieder besorgt über eine starke Zunahme des japanischen Elements in den größeren sibirischen Städten, die ihnen noch gefährlicher erschien, als das Eindringen chinesischer Arbeiter, die seit Kriegsausbruch zu Hunderttausenden in russischen Bergwerken, Munitionsfabriken, an Eisenbahnbauten, in der Landwirtschaft usw. Beschäftigung fanden.

Die neuen Machthaber in Rußland sind asiatenfeindlicher als die zarische Regierung, weil sie der russischen Lohnarbeiterschaft näherstehen, die in den gelben Eindringlingen ihren Todfeind sehen muß. So erklärte es sich, daß die vorläufige Regierung, entgegen allen Warnungen, 10 000 Chinesen, die in Petersburg oder dessen unmittelbarer Umgebung ansässig geworden waren, ausweisen ließ. Da die Vereinigten Staaten längst unter dem Drucke der Arbeiterbewegung im eigenen Lande eine asiatenfeindliche Einwanderungs- und Ansiedlungspolitik betreiben, so liegt ja für die russische Regierung der Gedanke nahe, zu versuchen, dem Vordringen der gelben Rasse in ihren asiatischen Besitzungen in Verbindung

mit dem amerikanischen Dollar entgegenzuwirken. Man wird sich dabei gründlich verrechnen. Je größer die amerikanischen Kapitalanlagen in Sibirien werden, desto mehr muß die Furcht amerikanischer Kapitalisten wachsen, daß diese einmal Japan zur Beute fallen könnten, und desto eher werden sie Neigung verspüren, Japaner an ihren sibirischen Unternehmungen zu beteiligen. Andererseits wird Japan jedes Amerikanern gemachte Zugeständnis der russischen Regierung als Druckmittel benutzen, um unmittelbar gleichwertige, wenn nicht noch bessere Begünstigungen zu erlangen. Zugleich muß es sich für die Amerikaner auf die Dauer als unmöglich erweisen, in Sibirien dem japanischen Wettbewerb standzuhalten, ohne in großem Umfange chinesische und japanische Hilfskräfte zu verwenden. Das amerikanische Kapital wird schließlich in Sibirien nicht weniger als in China der gelben Rasse Vorspanndienste leisten.

Deutlich kann man also schon jetzt im Kriege verfolgen, wie der Riesenleib des russischen Reiches von Asien her durch die Fermente amerikanischen Kapitals und gelber Arbeitskräfte zersetzt wird. Wie weit ein gleicher Zersetzungsvorgang auch schon im europäischen Rußland, wo vor allen auch englische Einflüsse in derselben Weise wirken, gediehen ist, läßt sich schwer feststellen. Die starken Absonderungsbestrebungen der Fremdkörper verraten aber, daß er auch hier im vollen Gange ist.

Diesen Auflösungsprozeß aufzuhalten und womöglich rückgängig zu machen, kann den Machthabern in Rußland wohl nur gelingen, wenn sie sich nach Friedensschluß unter Anlehnung an die Mittelmächte aus der Verstrickung in die britisch-amerikanisch-japanische Weltwirtschaftspolitik zu befreien und mit den Völkern Mitteleuropas in rege Wechselbeziehungen zu kommen suchen. So unbegrenzt die Möglichkeiten sind, die sich aus den natürlichen Reichtümern Rußlands auch für dessen industrielle Entwicklung ergeben, so wird es doch noch auf Jahre hinaus vorwiegend in einer Steigerung seiner Ausfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen sein Heil suchen müssen, schon um sich aus der starken Verschuldung gegenüber dem Auslande herauszuarbeiten. Es wird in erster Linie den Getreidebau forcieren müssen; um aber dessen Überschüsse unterzubringen, wird es nach wie vor hauptsächlich auf den deutschen Markt angewiesen sein. Die Länder des Vierverbandes kommen mit Rücksicht auf die weniger günstigen Verbindungen als vollwertiger Ersatz nicht in Frage, um so weniger, da England durch den möglichen zollpolitischen Anschluß seiner Kolonien auf diese und ihre Agrarerzeugnisse Rücksicht nehmen muß. Aber auch die industriellen Interessen Rußlands weisen es fürs erste noch auf freundnachbarliche Beziehungen zu Deutschland an; denn wenn vor dem Kriege weder die Kohlenförderung noch die Roheisenerzeugung Rußlands mit der industriellen Entwicklung Schritt halten konnte, so wird das um so weniger in den ersten Jahren nach dem Kriege möglich sein. Mit Roheisen wie mit Kohle aber kann ihm Deutschland gut aushelfen. Wir haben andererseits keinen triftigen Grund, uns einer etwaigen wirtschaftspolitischen Annäherung Rußlands gegenüber spröde zu verhalten. Je mehr wir ihm helfen, die großen Widerstände der Übergangszeit für seine wirtschaftliche Entwicklung nach dem Kriege zu überwinden, desto größere Aussichten haben wir, aus den gewaltigen Bodenschätzen Rußlands mit Nutzen zu ziehen, sobald die Russen imstande sein werden, sie rationell abzubauen. Es ist auch nicht zu übersehen, daß, so groß auch das Interesse Rußlands an einem umfangreichen, stetigen und regelmäßigen Handel mit Deutschland ist, doch auch die russischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse, vor allem Futtermittel, für uns von unausschaltbarer Wichtigkeit sind.

## Das nationale Kohlenkonsortium Spaniens.

Von E. Trott-Helge-Misdroy.

Das Gesetz der Ermächtigungen, die Ley de Autorizaciones vom 2. März 1917, befugt die spanische Regierung, Maßnahmen zu ergreifen, die auf das wirtschaftliche Leben von Handel, Industrie und Verkehr vom nationalökonomischen Standpunkte aus eine allgemein fördernde Wirkung ausüben. Auf Grund dieses Gesetzes ist das Consortio National Carbonero zustande gekommen, ein nationales Kohlenkonsortium, das alle örtlichen Syndikate in sich vereinigt, die in jedem größeren Bezirke der Kohlenförderung bestehen bzw. gebildet werden müssen.

Ein königliches Drekret vom 12. Juli 1917 hat die Bestimmungen festgelegt. Danach bezweckt das Nationalkonsortium, die Kohlenerzeugung Spaniens und den Ertrag seiner Kohlengruben durch Zusammenfassen der kleineren Betriebe, durch Schürfen nach Kohlenfeldern und Anwendung mechanischer Betriebsmittel zu steigern. Der Bau von Eisenbahnen, die Erweiterung der Häfen, die Anlage von Lagerplätzen und Verladestellen, die Anschaffung von Verkehrsmitteln und die Verbesserung der Lebensbedingungen der Arbeiter sollen weitere Hilfsfaktoren sein, um die Erhöhung der spanischen Kohlenproduktion zu erreichen.

Die Regierung fordert nun zwecks Konstituierung des Nationalkonsortiums die Bergwerksgesellschaften und Besitzer auf, örtliche Syndikate zu bilden, als grundlegende Pfeiler für das Konsortium selbst. Auf jede halbe Million geförderter Kohlen haben diese Syndikate alsdann einen Vertreter in das Konsortium zu entsenden. Diese Vertreter bilden ein leitendes Zentralkomitee, einen Ausschuß, dem von der Regierung amtlicher Charakter verliehen wird und in das sie selbst zwei Bergwerksinspektoren, einen Baurat und einen Beamten des Finanzministeriums abordnet. Auch der Vorsitzende des Zentralkomitees wird von der Regierung ernannt.

Was nun die Aufgaben des Nationalkonsortiums anbelangt, so können seinem leitenden Ausschusse etwaige neue Pläne für jeden Bergwerks-

bezirk seitens der Bergwerksgesellschaften wie auch der Bergleute eingereicht werden. Über diese Pläne muß sich der Ausschuß mit der Regierung in Verbindung setzen.

Diese Bestimmung scheint eine der wichtigsten und weitestschauenden, denn sie legt in die Hände der ausübenden Fachleute, bis zur Arbeiterschaft hinab, die Möglichkeit, neue Arbeitsmethoden, neue Lohnordnungen, soziale Einrichtungen und dergleichen zu schaffen. Sie läßt gleichzeitig der Praxis weiten Spielraum, um Vorschläge für technische Neuerungen, Betriebsverbesserungen, Verbilligungen, Erhöhung der Produktion unter besserer Ausnutzung der vorhandenen Hilfsmittel zu geben. In diesen Gesetzesparagraphen liegt somit etwas von dem bekannten amerikanischen System großer Betriebe, jedem Arbeiter, bis zum kleinsten hinab, Einfluß auf die Wohlfahrt des Geschäftes durch Unterbreitung von Vorschlägen für Verbesserungen zu gewähren. Auf der anderen Seite soll der Ausschuß aber auch mit den Verbrauchern Fühlung nehmen. Von ihnen soll er Vorschläge erhalten, um die beste Verteilung des Brennstoffes und die geeignetste Art der Verschiffung in den Häfen zu ermöglichen.

Um schließlich die allgemeine Ausnutzung der Konzessionen zu erreichen und zu vermeiden, daß Kohlenfelder unabgebaut bleiben, hat der Ausschuß die Berechtigung, in die Beziehungen der Bergwerkseigentümer zu den das Bergwerk bearbeitenden Gesellschaften vermittelnd einzugreifen. Damit solche Eingriffe seitens der Besitzer der Kohlenfelder nicht als Härten empfunden werden, ist es diesen ebenfalls gestattet, dem Nationalkonsortium als Mitglieder beizutreten. Diesbezüglich gehen die Bestimmungen des Dekrets von dem Grundgedanken aus, daß in Spanien heute vielfach Kohlenlager sichtbar sind, mit deren Abbau noch nicht begonnen worden ist. Sei es, daß sie von den bestehenden Fördergebieten zu weit entfernt sind, sei es, daß die Lager zwar gemutet, aber unter Tage liegen und abbauende Gesellschaften von den Besitzern der Felder für die Inbetriebnahme noch nicht gewonnen worden sind. Als Mitglieder können sie den Staat um Beihilfe beim Schürfen ersuchen. Sie haben dem leitenden Ausschuß alsdann eine geologische Karte über das in Frage kommende Terrain zu unterbreiten, unter Beifügung eines Kostenanschlages, der von einem Mineningenieur beglaubigt sein muß. Hat der Ausschuß das Projekt untersucht, so übersendet er es dem Ministerium für Industrieförderung.

Dieses trifft seine Entscheidung über die nachgesuchte Unterstützung, die als Zuschuß bis zu 50 Prozent des Kostenanschlages gewährt werden kann, nachdem das geologische Institut ein Gutachten in günstigem Sinne über das Projekt abgegeben hat.

Als weitere staatliche Hilfsmaßnahmen kommt in Betracht, daß der Staat dem Nationalkonsortium den Bau von Eisenbahnen erleichtern kann, soweit diese für den Abbau wichtiger Kohlenfelder notwendig sind. Auf Vorschlag des leitenden Zentralkomitees des Konsortiums können den Bergwerksgesellschaften auf Grund des Industrieförderungsgesetzes Vorschüsse in bar bewilligt werden. Solche Vorschüsse können auch für den Ankauf rollenden Eisenbahnmaterials, für Hafenarbeiten und den Bau von Arbeiterhäusern vom Staate geleistet werden. Sowohl die Subventionen des Staates für Kohlenschürfungen als auch die Vorschüsse für Eisenbahnen usw., werden einem Fonds entnommen, der in den Etat 1917/18 eingestellt ist und durch die Ausgabe von Schatzscheinen bis zu 30 Millionen Pesetas beschafft wird.

Gegenüber den Vergünstigungen und Aufwendungen, die der Staat im Interesse des Nationalkonsortiums gewährt, behält er sich seinerseits das Recht vor, durch den Ausschuß auf die Preisbildung regulierend einzuwirken und durch seine ihm angehörenden technischen Beamten die Aufsicht führen zu lassen.

Damit sind die Bestimmungen für die Bildung und Tätigkeit des National-Kohlenkonsortiums in großen Zügen bekanntgegeben. Aus ihnen ist ersichtlich, daß die spanische Regierung die Zusammenfassung, Mehrung und wirtschaftliche Hebung der Kohlenerzeugung des Landes als einen Hauptfaktor für seinen künftigen wirtschaftlichen und industriellen Aufschwung erachtet. Sie schafft darum in großzügiger Form nicht allein einen beträchtlichen Fonds, aus dem Subventionen und Vorschüsse geleistet werden können, sondern wirkt durch die enge Art des Zusammenarbeitens mit Produzenten, Verbrauchern und Besitzern unerschlossener Kohlenfelder, auch in hohem Maße befruchtend. Von modernem Geiste zeugt schließlich das soziale Moment, das in den Bestimmungen über die Bildung des Konsortiums zum Ausdruck kommt, indem es den Arbeiter zum Mitwirken an den nationalen Zielen heranzieht, in der Besserung der Lebensbedingungen der Bergarbeiter ein produktionsförderndes Moment erblickt, ihnen selbst die Möglichkeit in die Hand gibt, Vorschläge für diese Besserung zu machen und schließlich für den Bau von Arbeiterunterkunftsstätten Vorschüsse gewährt.

Man hat der spanischen Wirtschaftspolitik im Kriege bisher vielfach zum Vorwurf gemacht, daß sie den Geist der Kriegszeit nicht erfaße, daß sie die Vorteile, die sich der Entwicklung von Industrie, Handel und Verkehr in den Ländern der Neutralen bieten, nicht richtig auszunutzen verstehe. Daß Spanien untätig zuschaue, wie England und Frankreich seine Bodenschätze durch Investierung großer Kapitalien und Gründung eigener Gesellschaften ausbeuten, ihnen sogar wertvolle Konzessionen gewähre. Aber solchen Vorwürfen gegenüber steht jetzt das Gesetz der Industrieförderung. Es ist zwar, verglichen mit anderen Ländern, etwas spät erlassen worden, denn es stammt erst vom 2. März 1917, hat aber doch bereits die praktische Unterlage für die Bildung des Nationalen Kohlenkonsortiums geschaffen.

In dieser Gründung aber liefert Spanien den Beweis, daß es erwacht ist. Daß es gewillt ist,

sein Wirtschaftsleben von Grund auf in richtiger Folge neu aufzubauen. Man beginnt daher ganz logisch, dem Entwicklungsgange nachgehend, mit dem wichtigsten Momente für die Schaffung einer blühenden Industrie, indem man zunächst die Kohlenfrage lösen will, die Bereitstellung der schwarzen Diamanten sichert, die die Schlote rauchen, die Schiffe fahren, die Eisenbahnen ihre Lasten bewegen machen. Ihm werden auf Grund des Gesetzes über Industrieförderung im Laufe der nächsten Zeit wahrscheinlich weitere Dekrete folgen, die der Förderung bestimmter Zweige des Wirtschaftslebens dienen. Und wenn sie alle von dem gleichen weitschauenden Geiste, wie dieses, getragen sind, wenn sie zugleich nationalökonomisch, finanziell großzügig und sozial sind, dann darf man von der Entwicklung Spaniens auf den Gebieten von Handel, Industrie und Verkehr manches erwarten.

## Der Einfluß des Krieges auf das Wirtschaftsleben Chiles.

Von Dr. Ernst Schultze-Hamburg-Großborstel.

In den letzten Jahren vor dem Kriege bot das Wirtschaftsleben Chiles einen recht ungünstigen Anblick. Seit Jahren litt es an einer Verschuldung an fremde Gläubiger, die immer höheren Umfang annahm und dadurch einen lähmenden Einfluß ausübte.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts stellte sich der Außenhandel in folgenden Ziffern dar[1]):

| Jahr | Einkommende Schiffe | Tonnenzahl | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|---|---|
| 1850 . . | 2 590 | 740 425 | 58 840 965 Fr. | 62 131 345 Fr. |
| 1860 . . | 2 450 | 885 000 | 106 204 880 „ | 128 563 315 „ |
| 1870 . | 5 091 | 2 510 107 | 141 220 695 „ | 134 879 095 „ |
| 1880 . . | 6 000 | 4 060 533 | 148 580 000 „ | 258 240 000 „ |
| 1890 . . | 8 299 | 8 157 340 | 339 445 395 „ | 341 956 905 „ |
| 1900 . . | 8 053 | 11 326 417 | 237 074 313 „ | 292 340 727 „ |
| 1910 . . | 14 698 | 26 164 068 | 559 273 110 „ | 618 195 090 „ |
| 1911 . . | 15 133 | 27 549 020 | 656 321 865 „ | 621 567 778 „ |

Die Ausfuhr war mithin, abgesehen von Ausnahmejahren, stets größer als die Einfuhr.

So sehr man die Ausfuhr zu steigern suchte, und so sehr die Verschuldung des Landes darauf hinwirkte, sie höher zu halten als die Einfuhr, so war letztere doch unverhältnismäßig groß. Infolgedessen gelang es Chile nicht, wirklich seine Kräfte zu entwickeln. Erst der Krieg hat darin, unter dem Zwange der Not, einen Umschwung herbeigeführt.

Vor dem Kriege waren namentlich die Salpeter- und die Kupferindustrie für das Land wichtig. Sie lieferten die beiden Hauptausfuhrartikel. Freilich stand infolgedessen das gesamte chilenische Wirtschaftsleben unter dem Einfluß ihrer Marktlage. Indessen konnte dadurch, wenigstens in den Jahren der Ausfuhrsteigerung, bei guten Preisen der Gesamtanblick etwas freundlicher werden, zumal wenn ein befriedigendes Ernteergebnis hinzutrat. Beispielsweise war dies 1913 der Fall, wo die Ausfuhrsteigerung für Salpeter 5 Millionen spanische Zentner betrug.

Dennoch fiel auch damals der Wechselkurs, und die Eisenbahnen schlossen, wie gewöhnlich, mit erheblichen Fehlbeträgen ab. Eine ganze Anzahl von Salpeterwerken sah sich 1913 und 1914 genötigt, die Arbeit einzustellen, da die Salpetervereinigung ihnen eine geringere Erzeugung vorschrieb und der Rückgang der Preise keinen Nutzen ließ. Andere arbeiteten mit eingeschränkter Erzeugung weiter. Sowohl in einem wie im anderen Falle mußten zahlreiche Arbeiter entlassen werden.

Vor allem drückte es auf das Land, daß seine Bodenschätze in der Regel im Auftrage und zugunsten von Europa, in letzter Zeit auch von Nordamerikanern, ausgebeutet wurden. Selbst wenn sich also ein guter Gewinn ergab, floß er zum großen Teil ins Ausland. Die Verkaufsmöglichkeiten für eingeführte Waren stellten sich daher recht ungünstig. Chile war goldarm, infolgedessen hielten die Banken mit Krediten zurück, und sobald eine schlechte Ernte eintrat, wurde die Absatzmöglichkeit noch ungünstiger.

Das letzte Jahr vor dem Kriege (1913) gestaltete sich für Chile nicht günstig. Die Einfuhr der Vorjahre war zu groß gewesen. Nun mußten zahlreiche Kleinhandelsgeschäfte, weil sie die übernommenen Waren nicht absetzen konnten, ihre Zahlungen einstellen. Die Unsicherheit über die zukünftige Gestaltung des Zolltarifs tat das ihre. Der Kammer lag ein neuer Tarifvorschlag der Regierung zur Beratung vor: Die Absicht war, vom System des Wertzolles zu dem der Sonderzölle überzugehen; die Kaufmannschaft in Valparaiso war darüber und wegen der Höhe einer Anzahl der neuen Zollsätze in lebhafter Sorge und erhob dringenden Einspruch. Die Ungewißheit über die Zollfrage wirkte hemmend auf den Einfuhrhandel und auf das innere Wirtschaftsleben. Auch ging der Wechselkurs dauernd zurück: für 90 Tage-London-Sichtwechsel fiel er im Laufe des Jahres von 10 s. 3 d. auf 9 s. 2 d. Der Lebensunterhalt wurde dadurch immer teurer, allgemein machte sich geschäftliche Verstimmung bemerkbar. Die Ernte war mäßig, Kauflust und Kaufkraft gering. Ein wenig günstiger lag die Ausfuhr, da Salpeter und Kupfer steigende Erzeugungsmengen aufwiesen, wenn auch die Preise gegenüber dem Vorjahre etwas zurückgingen.

1914 machten sich die ersten Anzeichen des europäischen Krieges bereits am 25. Juli bemerkbar. Die Börse wurde geschlossen, der Wechselkurs sank, ein Moratorium wurde erklärt. Die Banken sollten die größten Ansprüche auf Rückzahlung von Einlagegeldern befriedigen, Kredite wurden eingeschränkt, gekündigt oder aufgeschoben. Diesen heftigen Ansprüchen war die „Banco Italiano“ nicht gewachsen — sie mußte den Betrieb einstellen und liquidieren. Um das Bankwesen vor einem allgemeinen Zusammenbruch zu bewahren, griff die Regierung mit einem Vorschuß von 20 Millionen Pesos ein, um die Banken über die ärgste Panik hinwegzubringen.

[1]) Weltwirtschaftliches Archiv Band 5, Heft 2, April 1915.

Unmittelbare Folgen des Kriegsausbruches waren beinahe völlige Ausfuhrstockung, das Verschwinden der Wechsel vom Markte und das Sinken der Kurse, sowie eine starke Nachfrage nach Gold, weil man sich gegen Kursverluste infolge des Fallens von Wechseln von Europa nicht mehr schützen konnte. Die Banken zogen alles Gold an sich und lehnten Goldverkäufe ab. Da gleichzeitig die Regierung mit den üblichen Goldversteigerungen aufhörte, stieg der Goldpreis bedeutend.

Der Außenhandel ergab daher für 1914 sowohl in der Ausfuhr wie in der Einfuhr erheblich niedrigere Ziffern als im Vorjahre:

| | (in Goldpesos zu 18 d) 1914 | 1913 | + oder — gegen 1913 |
|---|---|---|---|
| in der Einfuhr . . | 273 501 875 | 329 517 811 | — 56 015 936 |
| in der Ausfuhr . . | 299 675 435 | 396 310 443 | — 96 635 008 |
| zusammen . . . | 573 177 310 | 725 828 254 | — 152 650 944 |

Die Herkunfts- bzw. Bestimmungsländer waren daran mit folgenden Werten beteiligt (Goldpesos):

Einfuhr: Deutschland 70 930 (81 035), Großbritannien 61 120 (98 709), Vereinigte Staaten von Amerika 55 201 (55 038), Australien 17 176 (9161), Peru 14 740 (13 179), Frankreich 11 523 (18 145), Belgien 11 373 (15 538), Argentinien 5931 (8938), Indien 5423 (8731), Italien 5415 (8702), Spanien 2481 (3112), Brasilien 1988 (2662), Uruguay 1446 (1741), Ecuador 1231 (1239), Niederlande 549 (184).

Ausfuhr: Großbritannien 109 702 (152 187), Vereinigte Staaten von Amerika 86 121 (83 324), Deutschland 49 531 (84 308), Frankreich 11 630 (24 240), Belgien 9437 (15 547), Niederlande 9016 (12 246), Argentinien 4141 (2835), Ägypten 2853 (1124), Schweden 2280 (—), Japan 2256 (3653), Italien 2023 (1786), Dänemark 1393 (—), Peru 977 (2556), Bolivien 793 (1499), Uruguay 642 (1161), Australien 424 (0,06), Brasilien 415 (1439).

Die beträchtliche Steigerung der Einfuhr aus Australien erklärte sich durch die Notwendigkeit, Weizen und Kohle heranzuziehen, während die Ausfuhrsteigerung nach Schweden und Dänemark dadurch verursacht wurde, daß ein Teil der für Deutschland bestimmten Waren während des Krieges über diese Länder verfrachtet wurde.

1915 bahnte sich dann ein bedeutender Umschwung an: die Einfuhr ging noch weiter zurück, während die Ausfuhr, wenn auch unerheblich, wuchs. Das Gesamtergebnis war, daß plötzlich der Ausfuhr mehr als der doppelte Wert der Einfuhr zukam. Der Gesamthandel Chiles betrug nach der chilenischen Handelsstatistik und dem Jahresberichte der Generalzolldirektion für 1915

(in Goldpesos zu 18 d):

Einfuhr 1915 . . 153 211 557 (1914: 269 756 699),
Ausfuhr 1915 . . 327 479 158 (1914: 299 675 435),

zusammen 1915: 480 690 715 (1914: 569 432 134).

An Herkunfts- und Bestimmungsländern waren beteiligt:

Einfuhr: Vereinigte Staaten von Amerika 51 064 (55 201), Großbritannien 36 407 (61 120), Peru 13 048 (14 740), Deutschland 9818 (70 930), Indien 7585 (5423), Argentinien 6730 (5931), Italien 4747 (5415), Frankreich 4658 (11 523), Australien 3298 (17 176), Brasilien 3235 (1988), Dänemark 1206 (66), Norwegen 949 (428), Schweden 1348 (64), Japan 958 (258), Belgien 1111 (11 373).

Ausfuhr: Vereinigte Staaten von Amerika 137 873 (86 174), Großbritannien 112 465 (110 257), Deutschland — (49 792), Argentinien 11 101 (6347), Frankreich 9753 (11 730), Belgien — (9478), Italien 4690 (2111), Spanien 4483 (9), Niederlande 3955 (9021), Australien 5401 (424), Rußland 5006 (—), Japan 4875 (2256), Dänemark 4161 (1393), Norwegen 351 (—), Schweden 1089 (2280).

Die Steigerung der Ausfuhr ist hauptsächlich durch die stark vermehrte Nachfrage nach Salpeter zu erklären. Dessen Ausfuhr war zu Beginn des Krieges zurückgegangen, weil den Mittelmächten die überseeische Zufuhr abgeschnitten war und weil auch andere Länder infolge der Schiffsraumnot nicht mehr die genügenden Mengen Salpeter als Düngemittel erhielten. 1915 aber bauten die Vereinigten Staaten ihre jedes Maß überschreitende Kriegsindustrie auf und bedurften zur Pulverfabrikation sehr großer Salpetermengen, die sie aus Chile bezogen.

Dennoch lag der Handel im allgemeinen danieder. Der Rückgang der Einfuhr brachte eine Verminderung der Zolleinnahmen mit sich, die nur 97 643 747 Goldpesos betrugen. Andererseits hörte die Ungewißheit über die Zollfrage auf — der neue Zolltarif sollte am 1. März 1916 in Kraft treten. Die Einnahmen der Staatsbahnen hoben sich von 63 141 099 auf 73 700 000 Papierpesos, die Ausgaben dagegen bezifferten nur auf 63—700 000 (einschließlich neuer Anlagen für rollendes Material von 7 500 000 Papierpesos).

Die auswärtige Staatsschuld Chiles betrug Ende 1915 34 556 380 Pfund ausschließlich 8 048 890 Pfund für die Staatsbahnen. Die inländische Staatsschuld betrug 204 843 840 Pesos Gold und 76 238 839 Pesos Papier, außerdem für ausgeschriebene öffentliche Anleihen 67 573 872 Pesos Gold und 8 270 525 Pesos Papier. Der Konversionsfonds betrug 111 034 260 Goldpesos, teilweise in Europa untergebracht.

Im ganzen befand sich Chile noch gegen Ende 1915 in recht schlechter Lage. Der Papierpeso, dessen wirklicher Wert 18 d. ist, wurde im internationalen Verkehr mit $8^7/_8$ d. bewertet, und dementsprechend ging der Wert des in Handel und Industrie angelegten Kapitals herunter. Städtischer wie landwirtschaftlicher Grundbesitz wurde mangels jeglicher Käufer erheblich entwertet. Fabrikbetriebe, Minenindustrie und Landwirtschaft gingen aus Mangel an Kapital und Kredit zurück, und der Handel erlahmte.

Im Laufe des Jahres 1916 sollte sich dies alles ändern: der Wert des Papierpesos stieg auf 12 d., alle Aktien und Börsenwerte gingen außerordentlich in die Höhe, täglich wurden neue Verkäufe in Häusern und Gütern abgeschlossen. Infolge der mangelnden Einfuhr wurden alle Vorräte im Lande zu fabelhaften Preisen abgesetzt. Handel und In-

dustrie blühten, besonders die Bergwerksindustrie steigerte ihre Erzeugung bedeutend, auch der Handel in Landeserzeugnissen blühte, wie nie zuvor.

Der Außenhandel Chiles erreichte 1916 mit einem gewaltigen Sprunge die bisher nie dagewesene Höhe von 736 105 572 Goldpesos. Davon entfiel auf die Einfuhr 222 520 828, auf die Ausfuhr 513 584 744 Pesos, so daß die Handelsbilanz sich zugunsten Chiles auf 291 063 916 Goldpesos stellte. Verglichen mit 1915 betrugen die Zahlen:

| (In $ 1000 Gold) | 1916 | 1915 | Mehrbetrag 1916 gegen 1915 |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 222 521 | 153 212 | 68 309 271 |
| Ausfuhr | 513 585 | 327 479 | 186 105 586 |
| zusammen | 736 106 | 480 691 | 254 414 857 |

Vor dem Jahre 1916 war der Wert der Einfuhr nach Sätzen angegeben, die zu verschiedenen Zeiten angekündigt wurden. Jetzt werden sie nach den Preisen bestimmt, die auf den Einfuhrscheinen angegeben sind.

Haupteinfuhrgegenstände während des Jahres 1916 waren:

| | Goldpesos |
|---|---|
| Kohlen und Petroleum | 26 200 000 |
| Lebendige Tiere | 4 500 000 |
| Tafelöl | 3 900 000 |
| Pflanzliche Nahrungsmittel | 9 300 000 |
| Zucker | 8 700 000 |
| Tuche | 30 800 000 |
| Webwaren | 6 200 000 |
| Säcke | 11 800 000 |
| Kleider | 8 300 000 |
| Industrieöle usw. | 10 300 000 |
| Pulver und Sprengstoffe | 5 100 000 |
| Eisen- und Stahlwaren | 11 100 000 |
| Nicht verarbeitetes Eisen | 4 500 000 |
| Maschinen für Industrie | 5 600 000 |
| Maschinen für Bergwerke | 3 100 000 |
| Elektrische Apparate | 2 900 000 |
| Eisenbahnbedarf | 4 200 000 |
| Kraftwagen | 4 300 000 |
| Gegerbte Häute und Felle | 2 600 000 |
| Papier | 7 100 000 |
| Zement usw. | 8 700 000 |

Die Haupteinfuhrländer waren:

| | Goldpesos |
|---|---|
| Vereinigte Staaten | 94 400 000 |
| Großbritannien | 54 700 000 |
| Peru | 15 300 000 |
| Indien | 12 400 000 |
| Argentinische Republik | 6 800 000 |
| Italien | 4 800 000 |

Die Einfuhr aus Peru bestand hauptsächlich aus Zucker, die aus Indien aus Jutesäcken, die aus Argentinien aus Erzeugnissen der Viehzucht.

Die Ausfuhr war 1916 die größte der letzten 5 Jahre. In großen Gruppen umfaßte sie:

| | Goldpesos |
|---|---|
| Erzeugnisse der Bergwerksindustrie | 427 600 000 |
| Erzeugnisse der Fabrikindustrie | 84 400 000 |
| Münzen und Edelmetalle | 1 000 000 |

Die amtlichen Ziffern für die Ausfuhr sind im einzelnen noch nicht bekannt. Nur weiß man, daß die Salpeterausfuhr an erster Stelle steht, daß dann das Kupfer folgt und daß die dritte Stelle landwirtschaftliche Erzeugnisse einnehmen.

Die Hauptbestimmungsländer waren:

| | Goldpesos |
|---|---|
| Vereinigte Staaten | 252 400 000 |
| Großbritannien | 133 000 000 |
| Frankreich | 38 600 000 |
| Argentinische Republik | 14 000 000 |
| Holland | 6 600 000 |
| Bolivien | 5 200 000 |
| Italien | 5 200 000 |
| Spanien | 4 300 000 |
| Japan | 3 800 000 |
| Peru | 3 600 000 |

Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten setzt sich hauptsächlich aus Salpeter, Metall, pflanzlichen und tierischen Rohstoffen zusammen. Dagegen bestand die Ausfuhr nach Großbritannien, Frankreich, Holland und Italien hauptsächlich aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Auch nach Argentinien, Peru und Bolivien wurden große Mengen von Nahrungsmitteln gesandt, während wiederum Japan hauptsächlich Salpeter erhielt.

Der Wert der Salpeterausfuhr betrug in den letzten 3 Jahren:

| | Zentner | Goldpesos |
|---|---|---|
| 1914 | 19 252 457 | 211 279 626 |
| 1915 | 19 910 940 | 213 647 009 |
| 1916 | 29 666 777 | 336 985 844 |

Da die Jodindustrie mit dem Salpetergewerbe in enger Beziehung steht, mögen auch die ausgeführten Jodmengen genannt sein:

| | kg |
|---|---|
| 1914 | 488 952 |
| 1915 | 708 858 |
| 1916 | 1 323 134 |

Die Salpeterausfuhr ging 1916 hauptsächlich nach:

| Länder | Zentner | Goldpesos |
|---|---|---|
| Vereinigte Staaten | 13 001 738 | 149 608 654 |
| Großbritannien | 8 079 418 | 87 225 133 |
| Frankreich | 2 850 425 | 33 156 789 |
| Rußland | 1 571 158 | 19 100 530 |
| Holland | 578 620 | 6 617 075 |
| Italien | 418 094 | 5 006 517 |
| Spanien | 355 095 | 4 219 888 |

Während des Jahres 1917 ist die chilenische Salpeterförderung weiter gewachsen, wie die Statistik der Salpeter-Vereinigung zeigt. Vom 1. Juli 1916 bis 31. Mai 1917 betrug sie in spanischen Quintals[2]):

| | |
|---|---|
| 1915/16 | 52 561 913 |
| 1916/17 | 57 858 211 |

Hauptsächlich diesem günstigen Stande der Salpeterförderung ist es zu danken, daß die chilenische Handelsbilanz und infolgedessen die Geldlage und Kaufkraft sich bedeutend besserten. Auch der Staat hat infolge des Ausfuhrzolls, der auf Salpeter, Jod und Borax erhoben wird, bedeutend höhere Einnahmen zu verzeichnen. 1915 waren ihm an Ausfuhrzöllen dafür 68 268 659 Goldpesos zugeflossen, 1916 dagegen 102 031 502 Goldpesos; davon entfielen allein 100 Millionen Pesos auf Salpeter. Gleichzeitig stiegen die Staatsgefälle aus Einfuhrzöllen von 27 236 234 auf 41 925 542 G[illegible] pesos.

[2]) Ein spanischer Zentner = 46 Kilogramm.

Die Staatseinnahmen und Staatsausgaben betrugen 1916:

Staatseinn. 1916 $ 237 765 000 Papier u. $ 59 525 000 Gold
Staatsausg. 1916 $ 209 426 000 „ „ $ 44 680 000 „
(1 $ Gold = 1/6, 1 $ Papier = 1/-).

Die Folge dieser unerwartet günstigen Lage der Staatsfinanzen war eine Verminderung der Staatsschulden um 9 121 911 Papierpesos und 34 383 017 Goldpesos.

Für 1917 stellt sich der Staatsvoranschlag in Einnahmen auf 188 996 229 Papierpesos und 47 162 773 Goldpesos, in Ausgaben auf 193 432 264 Papierpesos und 69 635 281 Goldpesos. Einige Ausgaben sollen jedoch aus Sonderkassen gedeckt werden, so daß die aus ordentlichen Einnahmen zu bestreitenden Ausgaben sich nur auf 187 587 254 Papierpesos und 47 172 281 Goldpesos belaufen sollen. Dennoch erwartet man, wie der Präsident ankündigte, einen Fehlbetrag von 10 000 000 Papierpesos und 5 000 000 Goldpesos, da weitere Ausgaben beschlossen wurden. Man hofft mit Sicherheit auf eine größere Einnahme als veranschlagt.

Ob sich diese Hoffnung bewahrheitet, wird davon abhängen, ob sich die Ausfuhr gegenüber 1916 weiter vermehrt, das heißt, ob mindestens in demselben Maße Aufträge aus anderen Ländern hereinkommen, ferner ob letztere die genügende Zahlungskraft behalten und ob ausreichender Schiffsraum zur Verfrachtung des Bestellten vorhanden ist. Alle drei Fragen sind ungewiß. Auch scheint in Chile jetzt, wie in allen Ländern der Welt, eine so gewaltige Preissteigerung einzutreten, daß die Kaufkraft damit kaum gleichen Schritt halten dürfte. Die einheimische Industrie aber ist, obwohl man versucht hat, sie während des Krieges zu entwickeln, noch bei weitem nicht kräftig genug, um diesen Ansprüchen zu genügen.

## Australische Verkehrsprobleme im Kriege.

Von Prof. Dr. Alfred Manes-Berlin.

### 1. Die australischen Ausfuhrschwierigkeiten.

Es ist eine höchst eigenartige Erscheinung, daß der uneingeschränkte U-Boot-Krieg gerade auf die entferntesten britischen Reichsteile wenigstens in gewisser Beziehung am empfindlichsten einwirkt. Die steigende Schiffsraumvernichtung zwingt England zu immer neuen Mitteln zu greifen, die eine Schiffsraumersparnis mit sich bringen und eine intensivere Ausnutzung des noch vorhandenen Schiffsraums ermöglichen. Hierzu gehört auch das Herausziehen von Schiffen aus dem Verkehr mit den Ländern, die von England am weitesten entfernt sind und die Konzentrierung möglichst auf die nächst gelegenen.

Je länger und erfolgreicher die deutschen U-Boote tätig sind, desto enger wird der Kreis um England herum, innerhalb dessen ihm noch die Herbeischaffung aller erforderlichen Vorräte möglich ist. So erklärt es sich, daß das ferne Australien zuerst die Folgen der Schiffsraumkonzentration in der Weise zu spüren bekam, daß die Verbindung zwischen ihm und dem Mutterland fast völlig eingestellt wurde. Nur schweren Herzens haben sich die verantwortlichen Londoner Politiker zu dieser Maßregel entschließen können; denn die Vorräte, welche sich im fünften Erdteil seit ein bis zwei Jahren angesammelt haben, würden, nach England gebracht, die Nahrungsmittel- und Rohstoffknappheit der britischen Inseln auf Monate hinaus mit einem Schlage völlig beseitigen.

Nun leidet nicht nur England unter dem Ausbleiben der australischen Erzeugnisse auf das empfindlichste, weil es selbstverständlich einen auch nur einigermaßen ausreichenden Ersatz hierfür nicht zu erlangen vermag, sondern auch in Australien selbst macht sich je länger je mehr die Unterbindung der australisch-europäischen Schifffahrt peinlich fühlbar. Denn Australiens Produktion an Getreide, Fleisch und Wolle, an Butter, Käse und vielen anderen heiß begehrten Dingen ist unendlich viel stärker, als das Land selbst zu verbrauchen oder zu verzehren vermag. So haben sich inzwischen ungeheure Mengen dieser Erzeugnisse in Australien angehäuft; die Scheunen und Lagerhäuser des Landes sind zum Brechen voll. Schon lange reichen die vorhandenen Bauten nicht mehr aus, die liegen gebliebenen Vorräte in sich zu bergen. Viele Millionen sind daher bewilligt worden, um gewaltige Getreidespeicher im ganzen Lande zu errichten[1]), weil sonst über 6 Millionen Tonnen Getreide verfaulen.

Zu den Ernten der beiden Vorjahre, von denen noch 100 Millionen Bushels in Australien liegen, soweit die Australier und das gewaltige Mäuse- und Rattenheer, das sich um die Vertilgung bemüht, sie nicht aufgezehrt haben, kommt die neue Ernte hinzu, deren Ertrag auf 120 Millionen Bushels geschätzt wird, von denen Australien selbst aber nur 40 Millionen benötigt. Kaum anders wird es aber mit den Ernten in den folgenden Jahren gehen, gleichviel ob der Krieg dann noch weiter dauert oder nicht. Nach einer Mitte Januar veröffentlichten Erklärung des Ministerpräsidenten Hughes können nämlich allein die augenblicklich in Australien vorhandenen Vorratsmengen nicht in 5 Jahren über See gebracht werden[2]). Sachverständige erklären zwar, nach Fertigstellung der bewilligten Bauten könne das Getreide hier viele Jahre liegen, ohne einer erheblichen Verschlechterung ausgesetzt zu sein, und ein Gleiches gilt wohl für die Wolle, die zurzeit aber größtenteils außerhalb der Lagerräume liegen

[1]) 1000 Silos von je 50 000 Bushels Fassungsvermögen sollen mit einem Kostenaufwand von 2,86 Millionen £, welche die Bundesregierung den Einzelstaaten vorschießt, gebaut werden. Im Gegensatz zu den übrigen Staaten baut Südaustralien mäusesichere Unterkunftsräume, in denen es das Getreide in Säcken aufbewahren will. Der durch Mäuse und Insekten bereits eingetretene Schaden beläuft sich bereits auf Hunderttausende von Pfunden Sterling.

[2]) Ein australisches Blatt hält diese Schätzung für übertrieben, rechnet aber immerhin doch mit annähernd drei Jahren.

muß. Völligem Verderben preisgegeben ist aber zweifelsohne das Gefrierfleisch und nicht minder Obst, Butter[3]) und Käse; denn die hierfür erforderlichen ungeheuren Gefrieranlagen herzustellen, wird keine Möglichkeit vorhanden sein. Zu dem fehlt es aber auch durchaus an Dampfern mit Kühleinrichtung.

Bisher haben die australischen Produzenten keine unmittelbaren Verluste dadurch gehabt, daß ihre Erzeugnisse nach Europa nicht verschifft werden konnten, weil die englische Regierung die gesamten für die Ausfuhr zur Verfügung stehenden Mengen der erwähnten Nahrungsmittel und Rohstoffe zu einem durchaus nicht niedrigen Preis angekauft und im voraus mindestens teilweise bereits bezahlt hat, wenngleich die Gefahr für die angekauften Erzeugnisse vermutlich wohl auf der australischen Regierung lastet[4]). Daß freilich auch die australischen Landwirte mit den erzielten Kriegsgewinnen noch nicht zufrieden sind, sondern den Nachweis versuchen, die Abgabe ihrer Erzeugnisse an die englische Regierung zu dem vereinbarten Preis sei eher als ein Opfer aufzufassen, welches sie dem Vaterlande brächten, denn als ein einträgliches Geschäft, ist keine den Landwirten des fünften Erdteils allein eigentümliche Erscheinung. In allen übrigen Kreisen Australiens ist man gerade entgegengesetzter Auffassung und namentlich deshalb voller Empörung, weil die australischen Landwirte ihren Landsleuten bisher wenigstens nichts billiger ablassen wollen als der englischen Regierung.

Neuerdings aber überkommt die australischen Landwirte doch bedenkliche Furcht, denn ob England, ohne Aussicht darauf, zu irgendeinem bestimmten Termin die australischen Vorräte in seine Hände zu bekommen, nun auch weiterhin mit seinen Millionenankäufen fortfahren wird, ist recht fraglich. Einesteils macht die Finanzierung des Krieges den englischen Staatsleuten immer mehr Sorge, weil die Kosten nicht im gleichen Maß wie die Kriegserfolge und die Aussichten auf den Sieg wachsen, andererseits wird die finanzielle Abhängigkeit Englands von den Vereinigten Staaten von Tag zu Tag größer. Dann aber kommt ein neues, sehr wichtiges politisches Moment hinzu: die Australier haben in zweimaliger unmittelbarer Volksabstimmung mit erheblicher Stimmenmehrheit sich gegen die von London auf das dringendste gewünschte Einführung einer allgemeinen Wehrpflicht ausgesprochen. Die für die Aufrechterhaltung der Kampfstärke der australischen Feldtruppen erforderliche Ersatzbeschaffung ist aber, wie die Erfahrung vieler Monate zeigt, durch freiwillige Werbung ausgeschlossen. Mit der weiteren Fortdauer des Krieges muß daher die australische Heeresgruppe immer stärker zusammenschmelzen, und die Beteiligung Australiens am Krieg verliert daher für das englische Mutterland immer mehr an Interesse. Denn was hat England von diesem fernen Dominium, wenn es weder Schlachtopfer noch Kriegsmaterial oder Lebensmittel zu liefern gewillt oder imstande ist?

Somit entfällt für England jeder Anreiz, in Australien die Stimmung für die weitere Fortdauer des Krieges und seine Unterstützung zu heben, und es wird daher wohl früher oder später seine Ankäufe australischer Erzeugnisse einstellen. Diesen Zeitpunkt sieht man nun auch in Australien immer näher heranrücken und beginnt nervös zu werden. Schon ist die Regierung von Neusüdwales in Erwägungen darüber getreten, wie sie es ermöglichen kann, den Anbau des unverkäuflichen Getreides in ihrem Staatsgebiet zu verringern und dafür die Viehzucht zu heben. Andererseits verschärft sich die Unwilligkeit der radikalen, in heftiger Opposition zu der Regierung stehenden Arbeiterpartei, die billigere Preise begehrt, obwohl Australien zu den Ländern gehört, in welchen die durch den Krieg hervorgerufene Preisrevolution fast am allermäßigsten gewirkt hat. Die weite Entfernung Australiens von den europäischen Kriegsschauplätzen macht es begreiflich, daß sich hier die Bevölkerung auch in die weniger hohen Preissteigerungen nur sehr ungern fügt, weil sie den Zusammenhang nicht begreift und geneigt ist, darin ausschließlich eine unberechtigte Spekulation der landwirtschaftlichen Erzeuger zu erblicken. Es wäre nicht weiter verwunderlich, wenn die immer mehr zu Gewalttätigkeiten neigenden, durch das Verbleiben des verhaßten Ministerpräsidenten Hughes in seinem Amt (ungeachtet seiner schweren Niederlage in der Wehrpflichtfrage) empörten Arbeiter unter Anwendung von Gewalt sich in den Besitz der aufgespeicherten Vorratsmassen zu setzen versuchten.

Sicherlich aber ist damit zu rechnen, daß die ganze australische Volkswirtschaft unter dem durch die Verstopfung aller Häfen und Stapelplätze herbeigeführten Druck schweren Schaden leiden und einer völligen Umwälzung ausgesetzt ist[5])[6]). Nur ein kleines Linderungsmittel der nachteiligen Folgen jener Verstopfung für den australischen Wirtschaftskörper bieten vielleicht die neuerdings getätigten Schiffsabkommen zwischen Amerika und

---

[3]) Die australische Butterausfuhr in normalen Zeiten beträgt 40 000 Tonnen. Die Regierung hatte im Herbst 1917 bereits 30 000 Tonnen unverschiffbare Butter angekauft.

[4]) Ende Januar 1918 hat die australische Regierung den Landwirten einen Vorschuß von 3 Schilling für jeden Scheffel Weizen der soeben eingebrachten Ernte bezahlt; dies machte einen Betrag von 15¾ Millionen £ aus.

[5]) Die unsichere Lage des Weizenmarktes infolge der Verschiffungsschwierigkeiten zeigt sich auch bereits im Rückgang der Anbaufläche. Nach einem von Anfang dieses Jahres beruhenden amtlichen Erntebericht sind schätzungsweise in Neusüdwales statt der 4,5 Millionen Acres von 1916/17 nur noch 3,8 Millionen Acres bebaut worden.

[6]) Ähnlich ist die Lage Neuseelands. Ende Oktober 1917 lagen hier verschiffungsbereit u. a. 2 350 000 Hammel und Lämmer, 500 000 Rinderviertel, 140 000 Ballen Wolle, 90 000 Kisten Käse. Mehr als 60 große Dampfer könnten nach einer Äußerung des neuseeländischen Regierungsvertreters in London hiermit beladen werden — wenn sie zur Verfügung ständen.

den neutralen Ländern. Beispielsweise ist beabsichtigt, von den 82 holländischen Schiffen, die bisher in den amerikanischen Häfen still lagen, nun aber wieder in Betrieb genommen werden, eine große Anzahl dazu zu verwenden, australisches Getreide nach Amerika zu schaffen. Freilich handelt es sich hierbei vorläufig erst um einen großzügigen Plan: es wäre aber nicht das erste amerikanische Projekt auf dem Gebiet der Schiffsraumbeschaffung, welches nicht so erfolgreich zur Durchführung gebracht werden kann, wie man es ursprünglich erhofft hatte.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Zur Frage der Vereinheitlichung des Verkehrswesens.

Von Postdirektor O. Müller, z. Z. Neufchâteau, Belgien.

Der Gedanke der Vereinheitlichung des Verkehrswesens hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen, und die hierüber verbreitete Fachliteratur weist die Namen bedeutender Männer auf, die sich mit dieser wirtschaftspolitisch hochwichtigen Frage beschäftigt haben. Hierbei ist aber vorwiegend nur das Eisenbahnwesen in den Bereich der Erörterungen gezogen worden, weil hier die Nachteile der Zersplitterung in verkehrs- und finanzpolitischer Hinsicht am fühlbarsten hervorgetreten sind.

Jede Verwaltung hat ihre besonderen reglementarischen Bestimmungen; die technischen Einrichtungen stimmen in den einzelnen Ländern nicht überein, und die Tarifbestimmungen, sowie die Gebührenverrechnung sind trotz mannigfacher Vereinfachungen auch heute noch zu umständlich. Alles das wirkt hemmend auf den Verkehr, und diese Hemmungen machen sich insbesondere im internationalen Verkehr fühlbar bei den Grenzübergängen.

Wenn jetzt im Weltkriege die Überzeugung immer mehr durchdringt von der Notwendigkeit einer einheitlichen Zusammenfassung der deutschen Eisenbahnen zum Zweck der Erzielung von Ersparnissen und zur Vereinfachung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, so dürfte im Zusammenhang damit auch der Gedanke zu erwägen sein, ob es nicht ratsam und möglich wäre, unter einer einheitlich deutschen Reichsverwaltung alle Zweige des Verkehrswesens — Eisenbahn, Schiffahrt, Post und Telegraphie — zusammenzufassen und einheitlich zu verwalten.

Was nun zunächst das Post- und Telegraphenwesen anbelangt, so haben mit der Gründung des Deutschen Reiches nur Bayern und Württemberg ihre einzelstaatlichen Post- und Telegraphenverwaltungen als Reservat-Hoheitsrecht behalten, während alle übrigen deutschen Bundesstaaten eine einheitliche Reichspost- und Telegraphenverwaltung gebildet haben. Zwar ist für die drei deutschen Verwaltungen zur Wahrung des Charakters eines einheitlichen Verkehrsgebiets eine reichsgesetzliche Regelung der wichtigsten Vorschriften des allgemeinen Verkehrs durch die Verfassung gewährleistet, doch ist Bayern und Württemberg für ihren inneren Verkehr und den unmittelbaren Verkehr mit dem Ausland eine selbständige Anordnung der reglementarischen und Tarifbestimmungen zugestanden worden. Damit, daß jedes dieser drei Verkehrsgebiete finanzpolitisch selbständig geblieben ist, hat jedes auch das Recht behalten zur Herstellung und Ausgabe eigener Postwertzeichen. Wie lästig dies im Geschäftsverkehr empfunden wird, davon weiß jeder Geschäftsmann zu erzählen, der in einigermaßen regen Beziehungen zu einem der anderen Verkehrsgebiete steht. Württemberg hat zur Behebung dieses Übelstandes denn auch im Laufe der Zeit auf sein Vorrecht, eigene Postwertzeichen auszugeben, verzichtet. Im übrigen hat Württemberg die ihm verfassungsmäßig gewährleisteten Hoheitsrechte bezüglich des Post- und Telegraphenwesens behalten. Bayerns eigene Postwertzeichen stimmen nicht einmal in der Farbe mit denen des Reichspostgebietes überein.

Da weder Bayern noch Württemberg aus den Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens nennenswerte Reinüberschüsse erzielen — vielfach haben sogar die Ausgaben die Einnahmen überstiegen —, so dürften staatsrechtliche Bedenken gegen eine Übertragung dieser Hoheitsrechte an das Reich seitens der genannten beiden süddeutschen Staaten kaum ernstlich geltend gemacht werden können. Im übrigen könnte mit Rücksicht auf ihre bisherige Sonderstellung im Reiche ihren besonderen Wünschen beim etwaigen Übergang in das Reich in weitgehendem Maße Rechnung getragen werden, wie dies ja auch z. B. gegenüber dem Großherzogtum Baden seinerzeit bei seinem Anschluß an die Reichspost- und Telegraphenverwaltung geschehen ist. Die Vorteile, die sich aus einer derartigen Vereinheitlichung für die Verwaltung und für das Publikum ergeben würden, liegen auf der Hand. Zwar ist im Laufe der Zeit das Abrechnungswesen zwischen den einzelnen Verwaltungen des Reiches wesentlich beschränkt und vereinfacht worden. Mit der Vereinheitlichung würde sich jede Abrechnung erübrigen, und damit würden sich unter gleichzeitiger Vereinfachung des Betriebs die Ausgaben verringern. Auf die Erzielung von Ersparnissen muß aber heute schon im Hinblick auf die dem Deutschen Reiche und seinen Bundesstaaten durch den Weltkrieg aufgebürdete gewaltige Schuldenlast unser Augenmerk gerichtet sein. Die Vereinheit-

lichung des Post- und Telegraphenwesens ist die erste Vorbedingung für die weitere Verschmelzung dieser beiden Verkehrszweige mit der Eisenbahnverwaltung, unter etwaiger Angliederung der Binnenschiffahrt, zu einer einheitlichen deutschen Verkehrsverwaltung.

Die zweite Voraussetzung bildet die Frage, ob es gelingen wird, die Bestrebungen zur Vereinheitlichung der bundesstaatlichen Eisenbahnen zu einer Reichsverwaltung zu verwirklichen. Auf die dafür sprechenden Gründe hier einzugehen, erübrigt sich, nachdem sie von berufenen Fachleuten in ausgiebigster Weise dargelegt worden sind. Es soll daher nur noch auf die Gesichtspunkte eingegangen werden, die für die angeregte Verschmelzung der einzelnen Verkehrszweige sprechen.

Die rechtlichen Verhältnisse zwischen Post und Eisenbahn ergeben sich aus dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875. Danach soll der Eisenbahnbetrieb, soweit es seine Natur und Erfordernisse zulassen, in Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes gebracht werden. Daß diese Anpassung entsprechend den Verkehrsbedürfnissen durchweg Platz greife, wird niemand behaupten können, vielmehr läßt das Zusammenwirken der einzelnen selbständigen Staats- und Reichsbehörden zum Nachteil für die allgemeinen Verkehrsinteressen manches zu wünschen übrig. Die Richtigkeit dieser Behauptung könnte durch zahlreiche Beispiele dargetan werden, doch würde dies hier zu weit führen.

Nach Artikel 2 ff. des Eisenbahnpostgesetzes ist die Bahn verpflichtet, mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Zug auf Verlangen der Postverwaltung in einem von letzterer zu stellenden Wagen Briefsendungen, Zeitungen, Gelder, Juwelen und Pretiosen ohne Gewichtsbeschränkung, ferner Päckereien bis zum Einzelgewicht von 10 kg, das zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderliche Personal und die nötigen Gerätschaften unentgeltlich zu befördern. Für Poststücke über 10 kg hat die Post eine Frachtvergütung an die Bahn zu zahlen. Die Mitbeförderung von Päckereien unterliegt bei Zügen mit besonders kurzen Fahrzeiten Beschränkungen. Statt besonderer Postwagen können auch bahnseitig gegen Mietsentschädigung überlassene Wagen zur Postbeförderung benutzt werden, oder es können Brief- und Zeitungspakete der Bahn zur unentgeltlichen Mitnahme durch das Zugpersonal übergeben werden, wenn diese Beförderung nicht durch einen Postbeamten besorgt wird, dem alsdann ein Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich zu überlassen ist. Wird auf Verlangen der Post mehr als ein Wagen zur Postbeförderung in einen Zug eingestellt, so hat die Postverwaltung für den zweiten und die etwa weiteren Wagen der Bahn eine Vergütung für das Achskilometer zu zahlen. Die postseitig an die Bahn zu zahlende Frachtvergütung für die Beförderung der über 10 kg schweren Pakete wird alljährlich auf Grund vierzehntägiger Ermittlungen festgesetzt. Den Bau der Bahnpostwagen bestreitet die Postverwaltung aus eigenen Mitteln, während die Unterhaltung, äußere Reinigung, das Schmieren und Ein- und Ausrangieren bahnseitig gegen Erstattung der Selbstkosten geschieht.

Es liegt nun auf der Hand, daß die Durchführung dieser Bestimmungen einen umfangreichen Abrechnungs- und Schriftverkehr zwischen den verschiedenen Verwaltungen erfordert, der zum größten Teil wegfallen würde, wenn die Verwaltung eine einheitliche wäre unter gemeinsamer Oberleitung. Sodann führt der jetzige Zustand zu Meinungsverschiedenheiten, zumal die Interessen der einzelnen Verwaltungen sich oft zuwiderlaufen. Die Bahnverwaltungen und die Postverwaltung haben beide das begreifliche Bestreben, ihre finanziellen Ergebnisse so günstig wie möglich zu gestalten. Da empfinden erstere die ihnen unentgeltlich übertragenen Leistungen für die Post als lästig und für ihr Budget nachteilig und begegnen den Wünschen der Postverwaltung nicht immer mit dem im Verkehrsinteresse gebotenen Wohlwollen. Andererseits sieht sich die Postverwaltung gezwungen, Verkehrswünschen gegenüber der damit verbundenen Kosten wegen mitunter Zurückhaltung auszuüben. Es kommt noch hinzu, daß Bahn und Post hinsichtlich des Frachtverkehrs in gewissem Wettbewerb stehen, der nicht vorteilhaft wirkt. So z. B. befördert die Bahn mit ihren Schnellzügen Expreßgüter, während sie die Mitnahme von Postpäckereien nicht zugibt. Aus alledem erhellt, daß die Verkehrsmöglichkeiten jetzt nicht so ausgenutzt werden, wie es den Interessen der Allgemeinheit entspräche, während auf anderer Seite wieder vieles gespart werden könnte, was jetzt infolge der Zersplitterung unnötig ausgegeben wird. Bei einer Zusammenfassung könnte, was jetzt nur bei wenigen Orten mit Postagentur der Fall ist, in den meisten an einer Bahnstrecke gelegenen Ortschaften, mit Ausnahme der größeren Städte, die Verwaltung des Bahn- und Postbetriebs in eine Hand gelegt werden, wodurch ganz bedeutende Ersparnisse an Personal, Platz, Miete und Betriebsmitteln aller Art erzielt würden.

Das gleiche gilt für den Telegraphenbetrieb noch in erhöhtem Maße. Nach dem Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 steht dem Reiche das ausschließliche Recht zur Errichtung und Betreibung von Telegraphenanlagen für die Nachrichtenübermittlung zu mit einigen Ausnahmen. Unter anderem bedürfen die Eisenbahnen als Transportanstalten keiner Reichsgenehmigung zur Errichtung und Betreibung von Telegraphenanlagen zu Zwecken ihres Betriebs oder zur Nachrichtenübermittlung unter gewissen Beschränkungen, die im Reglement vom 7. März 1876 festgelegt sind. Andererseits sind den Eisenbahnen durch Beschluß des Bundesrats des Norddeutschen Bundes vom 21. Dezember 1868 gegenüber der Bundestelegraphenverwaltung verschiedene Verpflichtungen auferlegt worden, die auch nach

Gründung des Reichs weiterbestehen blieben. Hierzu gehört, daß die Eisenbahnen die Benutzung des Bahngebiets zur Herstellung oberirdischer und unterirdischer Reichstelegraphenlinien unentgeltlich zulassen müssen, wogegen den Bahnen die unentgeltliche Mitbenutzung der Reichsgestänge zur Anbringung ihrer Bahnleitungen gestattet ist. Demgemäß verläuft ein großer Teil der Telegraphenlinien den Bahnstrecken entlang, und die Unterhaltung geschieht im allgemeinen durch das Personal der Reichstelegraphenverwaltung unter anteilmäßiger Berechnung der Kosten bei den gemeinsam benutzten Linien. Daneben muß aber auch die Bahn ihr Baupersonal und ihre Materialienlager unterhalten, um ihre eigenen Linien instandhalten zu können.

Telegramme, die nicht den Eisenbahndienst betreffen, dürfen bahnseitig nur angenommen werden, wenn keine Reichstelegraphenanstalt am Orte ist, anderenfalls nur von reisendem Publikum. Dabei sollen die bahnseitig angenommenen Telegramme, wenn sie nicht unmittelbar, d. h. ohne Umtelegraphierung dem Bestimmungsort zugeführt werden können, im allgemeinen an die nächste Reichs-Telegraphenanstalt weitergeleitet werden. Daraus ergibt sich, daß die Eisenbahnen und Reichstelegraphenverwaltung nebeneinander manche Telegraphenanlagen unterhalten, die nicht voll ausgenutzt sind und die sehr wohl miteinander verschmolzen werden könnten, wodurch ebenfalls ein großer Abrechnungs- und Schriftverkehr wegfiele, sowie bedeutende Ersparnisse an Personal, Material, Platz und Betriebsmitteln aller Art zu erzielen wäre, ohne daß dem Publikum daraus irgendwelche Nachteile erwüchsen. Die Vorteile einer solchen Vereinheitlichung liegen so klar zutage, daß es nicht erst nötig ist, die Zweckmäßigkeit dieser Zusammenlegung durch die in einzelnen anderen Ländern damit gemachten guten Erfahrungen zu beweisen.

Man wird nun vielleicht von anderer Seite geltend machen können, daß eine Zusammenfassung aller einzelnen Verkehrsverwaltungen unter einheitlicher Reichsoberleitung gar nicht erforderlich sei, daß jeder Verwaltung ihre selbständige Stellung belassen werden könne und daß es genüge, wenn man die lokalen Betriebsstellen nach Möglichkeit zusammenfasse. Gewiß würde damit schon manche Ersparnis zu erzielen sein, aber worauf es hauptsächlich ankommt — Gewährleistung einer vollen Ausnutzung aller Verkehrsmittel bei möglichster Beschränkung der Betriebs- und Verwaltungsausgaben —, das würde durch solche halbe Maßnahmen nie zu erreichen sein.

Eine einheitliche deutsche Verkehrsverwaltung würde auch weit besser als die von ihren Sonderinteressen getragenen einzelstaatlichen Verwaltungen ihre Aufgabe erfüllen können, dem internationalen Verkehr die Wege zu öffnen, da sie dem Ausland gegenüber als geschlossenes Ganzes auftreten und ihren Forderungen und Wünschen mehr Nachdruck verleihen könnte.

Wenn erst der Weltkrieg beendet sein wird, dann gilt es, dem Gedanken der Reichseinheit auch im Frieden praktische Geltung zu verschaffen, indem wir ein einheitliches Verkehrsinstitut schaffen, das in der Lage sein wird, den höchsten Anforderungen zu genügen unter gleichzeitiger Herabminderung der gewaltigen Ausgaben. Dann werden die schweren Wunden, die uns der Krieg in handels- und finanzpolitischer Hinsicht geschlagen hat, in absehbarer Zeit heilen können. Die Forderung des Tages lautet daher: Schaffung eines Reichsverkehrsamts, dem die zu vereinheitlichenden Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen mit je einem besonderen Ressortchef — unter Umständen auch die Binnenschiffahrt — zu unterstellen sind.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschafts-Statistik von Mitte Dezember 1917 bis Mitte Januar.

**Banksätze.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % (11. Januar) 5½ % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 4½ „ | Norwegen | 6 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

## Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 22. Dez. 1917 | 31. Dez. 1917 | 7. Jan. 1918 | 15. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2 405 | 2 406 | 2 406 | 2 406 |
| Silberbestand | 164 | 181 | 111 | 113 |
| Wechsel | 12 618 | 14 596 | 13 166 | 12 813 |
| Lombard | 6 | 5 | 6 | 6 |
| Tägl. fäll. Verbindlichkeiten | 6 635 | 8 050 | 6 830 | 6 599 |
| Notenumlauf | 10 026 | 11 467 | 11 343 | 11 043 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 20. Dez. 1917 | 27. Dez. 1917 | 3. Jan. 1918 | 10. Jan. 1918 | 17. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 57.57 | 58.33 | 59.19 | 59.07 | 58.78 |
| Wechsel | 95.11 | 94.88 | 106.48 | 90.66 | 92.72 |
| Guthaben Privater | 129.12 | 124.16 | 158.41 | 123.53 | 121.58 |
| Guthaben des Staates | 36.92 | 42.00 | 32.07 | 37.89 | 41.41 |
| Notenumlauf | 45.03 | 45.94 | 46.59 | 45.70 | 45.32 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 18.66% | 18.56% | 16.30% | 19.71% | 19.58% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franken.)

| | 20. Dez. 1917 | 27. Dez. 1917 | 3. Jan. 1918 | 10. Jan. 1918 | 17. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand Inland | 3 311 | 3 314 | 3 318 | 3 320 | 3 322 |
| Goldbestand Ausland | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 |

| | 20. Dez. 1917 | 27. Dez. 1917 | 3. Jan. 1918 | 10. Jan. 1918 | 17. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|---|
| Silberbestand. | 247 | 247 | 246 | 246 | 245 |
| Wechsel . . . | 1 954 | 2 051 | 2 285 | 2 092 | 2 020 |
| Guthaben des Staates . . | 245 | 251 | 336 | 156 | 48 |
| Privatguthaben | 2 894 | 2 913 | 2 777 | 2 696 | 2 857 |
| Notenumlauf . | 22 353 | 22 336 | 22 789 | 22 982 | 23 062 |
| Staatsvorschuß | 12 700 | 12 700 | 12 700 | 12 700 | 12 850 |
| Vorschuß an d. Verbündeten | 3 215 | 3 220 | 3 225 | 3 230 | 3 240 |

**Russische Staatsbank.**

Ausweise sind nicht mehr veröffentlicht worden.

**Niederländische Bank.** (In Millionen Gulden.)

| | 8. Dez. 1917 | 15. Dez. 1917 | 22. Dez. 1917 | 29. Dez. 1917 | 5. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . | 699 | 694 | 698 | 698 | 697 |
| Silberbestand . | 6 | 6 | 7 | 7 | 6 |
| Notenumlauf . | 867 | 865 | 866 | 890 | 895 |
| Wechsel . . . | 60 | 67 | 70 | 81 | 72 |
| Lombard . . | 94 | 88 | 92 | 107 | 103 |

**Neue belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Génér. de Belgique).** (In Millionen Franken.)

| | 13. Dez. 1917 | 20. Dez. 1917 | 10. Jan 1918 | 17. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|
| Metallbestand und deutsches Geld . . | 47 | 24 | 93 | 93 |
| Guthaben im Ausland | 448 | 522 | 522 | 522 |
| Darlehen gegen Schatzscheine belgischer Provinzen . . . . . | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Diverse Darlehen . . | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Wechsel . . . . . | 124 | 125 | 135 | 140 |
| Notenumlauf . . . . | 1083 | 1118 | 1160 | 1159 |
| Giroguthaben . . . . | 101 | 119 | 157 | 162 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland . | 92 | 92 | 93 | 93 |

**Schweizerische Nationalbank.** (In Millionen Franken.)

| | 7. Dez. 1917 | 15. Dez. 1917 | 21. Dez. 1917 | 31. Dez. 1917 | 7. Jan. 1918 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gold . . . . | 350 | 352 | 355 | 357 | 358 |
| Silber . . . . | 53 | 53 | 53 | 51 | 52 |
| Wechsel . . | 235 | 251 | 260 | 362 | 325 |
| Lombard . . | 42 | 40 | 40 | 44 | 43 |
| Noten . . . | 619 | 618 | 638 | 702 | 659 |
| Giroguthaben | 90 | 108 | 94 | 137 | 144 |

## Devisenkurse einiger größeren Börsenplätze am 2. Januar 1918.

**Berlin.**

| | | Geld | Brief |
|---|---|---|---|
| Holland | 100 fl. | 219¾ | 220¼ |
| Dänemark | 100 Kr. | 159½ | 160 |
| Schweden | 100 Kr. | 169¾ | 170¼ |
| Norwegen | 100 Kr. | 168¼ | 168¾ |
| Schweiz | 100 Fr. | 116½ | 116¾ |
| Wien / Budapest | 100 K. | 64,20 | 64,30 |
| Bulgarien | 100 Leva | 80 | 80½ |
| Konstantinopel | | 19,95 | 20,05 |
| Madrid u. Barcelona | | 123½ | 124½ |

**Wien.**

| | |
|---|---|
| Marknoten | 155,75 |
| Holland | 354,50 |
| Schweiz | 186,50 |
| Kopenhagen | 251,50 |
| Stockholm | 267,50 |
| Sofia | 128,— |
| Rubel | 210,— |

**New York.**

| | |
|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | 5 |
| Geld-Zinsr. f. letzt Darl. d. Tag. | 5 |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7125 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7362 |
| Silber per Unze | 86⅞ |

**Kopenhagen.**

| Sichtwechsel. | 2. Jan. |
|---|---|
| Hamburg | 65,— |
| Amsterdam | 140,— |
| London | 15,50 |
| Paris | 57,50 |

**Stockholm.**

| Sichtwechsel. | 2. Jan. |
|---|---|
| Berlin | 60,— |
| Amsterdam | 130,— |
| Schweizerische Plätze | 69,— |
| London | 14,25 |
| Paris | 52,75 |

**Paris.**

| | |
|---|---|
| London | 27,21 |
| New York | 571,25 |
| Schweiz | 130,50 |
| Spanien | 695,50 |
| Portugal | — |
| Holland | 247,75 |
| Rußland | 76,50 |
| Dänemark | 192 |
| Norwegen | 179 |
| Schweden | 194 |
| Italien | 68,25 |

**Zürich.**

| | 2. Jan. |
|---|---|
| Berlin | 86,25 |
| Wien | 54,50 |
| Holland | 190,— |
| New York | 4,40 |
| London | 20,92 |
| Paris | 77,— |
| Italien | 52,75 |
| Kopenhagen | 139,— |
| Stockholm | 146,50 |
| Kristiania | 143,— |
| Petersburg | 75,— |
| Madrid | 106,50 |
| Buenos Aires | 205,— |

**Amsterdam.**

| | 2. Jan. |
|---|---|
| Wechsel auf Berlin | 47,10 |
| „ „ Wien | 30,40 |
| „ „ Schweiz | 53,10 |
| „ „ Kopenhagen | 72,50 |
| „ „ Stockholm | 78,50 |
| „ „ New York | 231 |
| „ „ London | 11,06 |
| „ „ Paris | 41 — |

**London.**

| | |
|---|---|
| Privatdiskont | 4 1/32 |
| Silber | 43¾ |
| „ auf Amsterdam kurz | 10,95½ |
| „ auf Paris kurz | 27,22½ |
| „ auf Petersburg kurz | 362 |

**Außenhandel Englands.**

| | Dezember 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr | 75 381 306 £ | 84 796 512 £ |
| „ „ Ausfuhr | 39 928 460 £ | 37 140 514 £ |
| „ „ Wiederausfuhr | 6 018 633 £ | 3 179 587 £ |

| | Januar—Dezember 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr | 948 506 492 £ | 1 065 256 407 £ |
| „ „ Ausfuhr | 506 279 707 £ | 525 308 991 £ |
| „ „ Wiederausfuhr | 97 566 178 £ | 69 552 241 £ |

**Auftragsbestand des Stahltrustes** (New York)
(in 1000 t)
Ende Dezember 1917 9382 (November 8897).

# Handel und Wirtschaft.

### Allgemeines.

Zum Zwecke der Stabilisierung des Silberpreises wird seitens Englands ein Abkommen mit Frankreich, den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und China angestrebt.

Die Silberproduktion wird für 1917 auf insgesamt 200 Millionen Unzen geschätzt.

Über die Verhüttung der Metalle, an der Deutschland vor dem Kriege einen großen Anteil hatte, sind durch die Londoner Metallbörse sowie auch in anderen Ländern Beschlüsse von großer Bedeutung gefaßt worden. Für die australische Silber-, Blei- und Zinkausbeute, die zum großen Teil in Deutschland verhüttet wurde, sind eigene Schmelzen eingerichtet worden, ein Teil soll in England verhüttet werden. Kanada will seine Nickelausbeute selbst verhütten.

Weitere Maßnahmen erstrecken sich auf Mineralien. Sämtliche Felder mit Monazitsand in Indien, aus dem Thorium für die Glühstrumpfindustrie gewonnen wird, wurden durch die indische Regierung übernommen.

## I. Europa.

Deutschland. Der Organisationsplan des gemäß Erlaß vom 21. Oktober 1917 zu errichtenden Reichswirtschaftsamtes wurde im Zentralverbande des deutschen Großhandels aufgestellt. Fachgruppen haben als beratende Organe in allen ihr Arbeitsgebiet betreffenden Fragen zu wirken. Als Vorsitzender für eine oder mehrere dieser Gruppen wirkt ein Regierungsvertreter. Über den Fachgruppen steht ein Beirat, der seinerseits Arbeits- und Sonderausschüsse wählt, welche die Verhandlungsgegenstände dem Beirat spruchreif vorzubereiten haben. Dem Beirat wird eine Nachrichtenumschlagestelle angegliedert. Ihm liegt u. a. auch die Nachprüfung von Beschlüssen ob, die gegen die Meinung von Minoritäten in Fachgruppen gefaßt werden.

In Hamburg soll eine Aktiengesellschaft zur Förderung des deutschen Außenhandels mit einem Kapital von zunächst 20 Millionen, das im Bedarfsfalle um ein Mehrfaches erhöht werden kann, unter Beteiligung von Schiffahrtsgesellschaften, Großbanken, Exportfirmen und industriellen Unternehmungen gegründet werden. Die Gesellschaft stellt ein Studiensyndikat dar, das aussichtsreiche Projekte für die Anlage großer überseeischer Unternehmungen, wie Hafenbauten, Eisenbahnen usw. ausarbeitet und gegebenenfalls finanziert. Diese Art Tätigkeit bildete bislang ein Monopol britischer Unternehmungen.

Das Ergebnis der 7. Kriegsanleihe stellt sich nach Ablauf der Feldzeichnungsfrist auf 12 625 660 200 Mark.

In ähnlicher Weise, wie es seit geraumer Zeit mit dem Golde geschieht, wird die Reichsbank jetzt auch den Ankauf von Silber aufnehmen.

Eine außerordentliche Generalversammlung der Disconto-Gesellschaft genehmigte die Aufnahme des Magdeburger Bankvereins, bei gleichzeitiger Erhöhung des Aktienkapitals um 10 Millionen Mark.

Der Münchener Börsenverein hat bei der Regierung den Antrag auf Wiedereröffnung des amtlichen Börsenverkehrs vom 1. Januar 1918 ab gestellt.

Am 7. Dezember 1917 wurde die Börse der Stadt Essen im beschränkten Maßstabe wieder eröffnet. Eine amtliche Notierung der Kurse darf nur in Dividendenwerten und Kuxen stattfinden.

In Berlin wurde die Universum-Film A. G. mit einem Kapital von 25 Millionen Mark gegründet.

Über die Gesamtmenge des Kaliabsatzes im Inland und neutralen Ausland unterrichten nachstehende Zahlen:

(Alles in Doppelzentnern reines Kali.)

| | Inland 1917 | Ausland 1917 | Inland 1916 | Ausland 1916 |
|---|---|---|---|---|
| Rohsalz 12—15% . . | 3 200 000 | 215 000 | 2 700 000 | — |
| Düngesalz 20—22% . | 1 200 000 | 640 000 | 50 000 | 540 000 |
| Chlorkalium . . . . | 140 000 | — | — | — |
| Schwefelsaures Kali über 42% . . . . | 265 000 | 15 000 | — | — |
| Schwefelsaure Kalimagnesia . . . . | 75 000 | — | 4 300 | — |

Bei der ursprünglichen Festsetzung des Absatzes für 1917 waren nur 500 000 dz 20 bis 22 prozentige Düngesalze, 800 000 dz Chlorkalium, 220 000 dz schwefelsaures Kali (über 42 Prozent) und 55 000 dz Kalimagnesia für den Inlandsbedarf freigegeben.

Für die östlich der Elbe in den Oberbergamtsbezirken Halle und Breslau gelegenen Braunkohlenbergwerke wird von Seiten der Regierung Syndizierung angestrebt. Der Zusammenschluß soll bis Ende Februar erfolgen. Bestrebungen zu einem freiwilligen Zusammenschluß sind im Gange, um das durch den Handelsminister angedrohte Zwangssyndikat zu vermeiden.

Über den Durchschnitt der in den Bergbaubezirken Preußens während der 3 ersten Quartale des Jahres 1917 im Vergleich mit dem Durchschnitt des Jahres 1916 an alle Arbeiter gezahlten Löhne (der Lohn des eigentlichen Bergmanns stellt sich wesentlich höher, im 3. Quartal 1917, 10,70 pro Schicht gegen 8,26 Mark im Jahre 1916) unterrichtet nachstehende der Vossischen Zeitung vom 12. Dezember 1917 entnommene Tabelle:

Löhne nach Abzug aller Arbeitskosten und der Versicherungsbeiträge.

| | 1. Quartal 1917 | 2. Quartal 1917 | 3. Quartal 1917 | Jahresmittel 1916 |
|---|---|---|---|---|
| | M. | M. | M. | M. |
| Steinkohlenbergbau: | | | | |
| Oberschlesien . . . . | 4,90 | 5,26 | 6,10 | 4,48 |
| Niederschlesien . . . | 4,46 | 4,70 | 5,28 | 4,10 |
| Rheinland-Westfalen . | 7,24 | 7,75 | 8,35 | 6,44 |
| Braunkohlenbergbau: | | | | |
| Bezirk Halle . . . . . | 4,68 | 4,99 | 5,52 | 4,34 |
| Linksrheinischer . . . | 5,51 | 5,98 | 6,82 | 5,14 |

Österreich-Ungarn. Das Privileg der Österreich-Ungarischen Bank soll vorläufig bis längstens 30. September 1919 verlängert werden. Am 19. Dezember 1917 fand nach mehrjähriger Pause die erste außerordentliche Generalversammlung der Bank statt. Der Notenumlauf stellte sich per 17. Dezember 1917 auf 17,7 Milliarden Kronen. Über seine Entwicklung unterrichten folgende Zahlen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ende Juli 1913 . . . . | rund | 3 | Milliarden Kr. |
| „ „ 1914 . . . . | „ | 5,1 | „ „ |
| „ „ 1915 . . . . | „ | 7.1 | „ „ |
| „ „ 1916 . . . . | „ | 10,8 | „ „ |
| 17. Dezbr. 1917 . . . . | „ | 17,7 | „ „ |

Der Zinsfuß beträgt seit April 1915 5%.

| | | |
|---|---|---|
| Der Goldbestand bezifferte sich bei Kriegsausbruch auf . . . . . | 1094,9 | Mill. Kr. |
| dazu kommen ausländische Zahlungsmittel in Höhe von . . . . . | 175,0 | „ „ |
| Abnahme des Goldbestandes während des Krieges . . . . . | 830,0 | „ „ |
| Goldbestand zurzeit . . . . . | 264,2 | „ „ |
| dazu kommen Forderungen auf Rücklieferung von Gold . . . . . | 78,2 | „ „ |
| ferner der Bestand der im Metallschatze verrechneten ausländischen Wechsel . | 60,0 | „ „ |
| ferner Devisen und Guthaben im Auslande | 677.7 | „ „ |
| zusammen . . . . . | 1080,1 | Mill. Kr. |

Am 7. Dezember bezifferte sich der Gesamtbetrag der Inanspruchnahme der Bank durch den Staat auf 13,2 Milliarden Kronen, wovon auf Österreich 9, auf Ungarn 4,2 Milliarden entfallen. Die Verzinsung dieser Schuld betrug bis zur Höhe von 6,3 Milliarden Kronen 1 Prozent, wurde aber von der Bank aus eigenem Anlaß für die darüber hinausgehenden Schuldsummen auf ½ Prozent festgesetzt.

Die Kapitalserhöhung der Österreichischen Kreditanstalt von 170 auf 200 Milliarden Kronen soll jetzt durchgeführt werden.

Verhandlungen über den Handelsvertrag mit Deutschland sollen in Wien wieder aufgenommen werden.

Holland. In der Nähe der Limburger Kohlengruben soll eine Karbidfabrik errichtet werden.

Der Ertrag der geplanten Tabaksteuer wird auf 5 Millionen Gulden geschätzt.

Die 5 großen Transportarbeiterverbände haben sich in Rotterdam zu einem Zentralverband zusammengeschlossen. Die Mitgliederzahl des Verbandes beläuft sich auf 15 000 Arbeiter.

Infolge der Ausdehnung des Sperrgebietes hat die „Onderlinge Oorlogsrisico-Maatschapij" in Ijmuiden die Versicherungsverträge für Dampf- und Segel-Fischerfahrzeuge für den 26. Dezember 1917 bis auf weiteres gekündigt.

Eine Bestandsaufnahme von Ölen und Fetten, die nicht zum menschlichen Genuß dienen, steht bevor.

Die Getreidezufuhren zeigen für die abgelaufenen Jahre 1916 und 1917 nachstehendes Bild:

Anzahl der im Betrieb befindlichen Fabriken (unter Ausschluß der Staatsbetriebe).

| | Vor dem Kriege: | August 1914: | Juli 1916: |
|---|---|---|---|
| Lebensmittelbereitung . . | 3 530 | 2 429 | 3 287 |
| chemische Fabriken . . . | 1 465 | 857 | 1 340 |
| Gummi, Papier, Karton . . | 756 | 341 | 685 |
| Buchindustrie . . . . . | 1 324 | 685 | 1 118 |
| Textilindustrie . . . . . | 3 863 | 1 260 | 3 269 |
| Konfektion . . . . . | 8 841 | 5 087 | 8 502 |
| Leder . . . . . | 1 901 | 1 113 | 1 818 |
| Holz . . . . . | 4 830 | 1 610 | 3 627 |
| gewöhnliche Metalle . . . | 7 624 | 3 168 | 6 599 |
| feine Metalle . . . . . | 494 | 37 | 248 |
| Edelsteine . . . . . | 93 | 7 | 50 |
| Steinhauereien und Steinkonstruktion . . . . . | 2 246 | 972 | 1 609 |
| Ziegelbäckereien . . . . . | 1 044 | 331 | 726 |
| kleine Industrien . . . . . | 8 965 | 7 605 | 8 662 |
| insgesamt . . . . . | 46 976 | 25 502 | 41 549 |

Zufuhren in Tonnen von 1000 kg für den holländischen Bedarf.

| | Rotterdam | | Amsterdam | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | vom 1. Jan. 1917 an | entspr. Zeitraum 1916 | vom 1. Jan. 1917 bis 22. 12. 1917 | entspr. Zeitraum 1916 | 1917 | 1916 |
| Weizen . . . . . | 253 376 | 687 591 | 38 227 | 27 759 | 291 603 | 715 350 |
| Roggen . . . . . | 8 465 | 27 185 | — | 525 | 8 465 | 27 710 |
| Buchweizen . . . . . | 2 314 | 11 345 | — | 500 | 2 314 | 11 845 |
| Mais . . . . . | 114 637 | 420 925 | 80 134 | 213 829 | 194 771 | 634 754 |
| Gerste . . . . . | 30 600 | 106 167 | 11 886 | 23 881 | 42 486 | 130 048 |
| Hafer . . . . . | 12 399 | 54 235 | 27 269 | 19 726 | 39 668 | 73 961 |
| Leinsaat . . . . . | 8 322 | 118 629 | 7 560 | 50 459 | 15 882 | 169 088 |
| Leinkuchen . . . . . | 34 078 | 147 675 | 27 985 | 20 957 | 62 063 | 168 632 |
| Weizenmehl . . . . . | 19 988 | 26 614 | 3 051 | 6 475 | 23 039 | 33 089 |

Economisch-Statistische Berichten No. 104 vom 26. Dezember 1917.

Frankreich. Laut Meldung der Vossischen Zeitung vom 30. Dezember 1917 ist mit der Schweiz ein neues Wirtschaftsabkommen, das sich in seinen Grundsätzen dem Abkommen mit Deutschland nähert, geschlossen worden. Das Schwergewicht ist auf die Wareneinfuhr eingelegt.

Das Ergebnis der 3. Kriegsanleihe wird vorläufig mit 10 276 Millionen Francs angegeben. Die Bareinzahlungen machen ungefähr die Hälfte der Gesamtsumme aus.

Der Abgeordnete Cornetvet hat dem Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage betreffend die Einführung von Staatsmonopolen für Zucker, Alkohol und Petroleum vorgelegt.

Laut „Journal officiel" hat die Weinernte im Jahre 1917 insgesamt 36 103 000 Hektoliter erbracht gegen 33 457 000 im Vorjahre.

Nach einem Artikel des „Correspondent" soll die derzeitige jährliche Einfuhr, die ungefähr 3 Milliarden beträgt, nur den zehnten Teil des französischen Konsums ausmachen, woraus hervorgeht, daß das Land in voller Kriegszeit noch $^9/_{10}$ dessen, was es in Friedenszeit konsumiere, selbst erzeuge. Unter dem Einfluß des Krieges seien durch die Industrie neue Methoden angewendet worden, wodurch die Produktionskraft bedeutend gesteigert worden sei.

Über die Entwicklung der Industrie während der Kriegszeit hat Prof. J. F. Niemeyer die nachstehenden Zahlen veröffentlicht:

Anzahl der in diesen Fabriken beschäftigten Arbeiter (abgerundete Zahlen).

| | Vor dem Kriege: | August 1914: | Juli 1916: |
|---|---|---|---|
| Lebensmittelbereitung . . | 93 400 | 41 600 | 81 800 |
| chemische Fabriken . . . | 85 900 | 36 800 | 81 800 |
| Gummi, Papier, Karton . | 58 600 | 20 100 | 44 700 |
| Buchindustrie . . . . . | 44 200 | 16 000 | 23 700 |
| Textilindustrie . . . . . | 386 700 | 112 600 | 293 200 |
| Konfektion . . . . . | 142 600 | 46 200 | 112 100 |
| Leder . . . . . | 60 500 | 23 300 | 50 500 |
| Holz . . . . . | 93 600 | 19 000 | 62 700 |
| gewöhnliche Metalle . . | 398 700 | 127 200 | 499 900 |
| feine Metalle . . . . . | 7 500 | 1 100 | 4 500 |
| Edelsteine . . . . . | 2 800 | 400 | 1 400 |
| Steinhauereien und Steinkonstruktion . . . . . | 66 300 | 14 800 | 32 300 |
| Ziegelbäckereien . . . . | 75 100 | 13 500 | 36 000 |
| kleine Industrien . . . . | 121 200 | 61 700 | 92 000 |
| insgesamt . . . . | 1 637 200 | 534 400 | 1 417 200 |

England. Auf einer gemeinschaftlichen Versammlung des Institute of Bankers, der Association of Chambers of Commerce & der Decimal Association wurde der Plan zur Einführung eines Dezimalmünzsystems mit dem £ als Einheitsmünze mit allen Stimmen genehmigt. Sämtliche Handelskammern des Landes wurden ersucht, ihre Zustimmung zu dem entworfenen Schema zu bekunden. Das neu gegründete Overseas Trade Departement besteht jetzt aus 4 Abteilungen:

dem Departement of Commercial Intelligence of the Board of Trade,

dem War Trade Intelligence Departement of the Foreign Office,

dem Foreign Trade Departement of the Foreign Office, dem Consular Service and the Consular Departement of the Foreign Office.

Laut einer neuen Verfügung ist die Einfuhr von Effekten aller Art verboten; ausgenommen sind ausgeloste Obligationen und fällige, in England zahlbare Coupons.

Aus Sheffield kommt eine Meldung bezüglich der Errichtung großer Walzwerke zur Herstellung des früher vom Festlande bezogenen Rohstahls für die Drahtindustrie. Man hofft, innerhalb 1 bis 2 Jahren in der Lage zu sein, die von der Industrie benötigten 70 000 t weiches und 30 000 t hartes Drahthalbzeug selbst herstellen zu können.

Zur Hebung der Zinn- und Wolfram-Ausbeute in Devon und Cornwall hat das Munitionsministerium die Gründung eines Forschungsinstitutes angeregt. Die Mittel sollen durch die Bergwerksbesitzer und zum Teil, wenn nötig, durch die Regierung aufgebracht werden.

In der Grafschaft Antrim in Irland wurde eine starke Kohlenader aufgedeckt.

Die Londoner Metallbörse hat einen Sonderausschuß eingesetzt zur Behandlung der durch den Krieg auf ihrem Gebiete entstandenen Fragen. Deutsche sollen auch nach dem Kriege von Eigentumsrechten an bestimmten britischen Erzvorkommen ausgeschlossen sein. Die Frage der Verhüttung der Metalle soll neu gelöst werden (s. hierzu unter „Allgemeines").

Der Präsident des englischen Handelsamtes teilt mit, daß in Avonmouth eine Fabrik errichtet wird, um durch Behandlung australischer Zinkkonzentrate Schwefelsäure und Zinkbarren herzustellen. Wegen der Errichtung ähnlicher Fabriken an anderen Plätzen schweben Verhandlungen.

Der Unterausschuß für Kohlenersparnis schlägt die Errichtung von 16 Hochkraftstationen vor, in welche die gegenwärtig bestehenden 600 kleinen Unternehmen aufgehen sollen. Ferner wird die Nutzbarmachung der Nebenprodukte der verwendeten Kohle in diesen Stationen und deren Überwachung durch einen nationalen Elektrikerausschuß vorgeschlagen. Von den gegenwärtig für Kraftgewinnung in Großbritannien erforderlichen 80 Millionen Tonnen würden hierdurch 55 Millionen erspart werden; die geldliche Ersparnis wäre auf 27 Millionen Pfund zu veranschlagen und würde durch den Gewinn aus Nebenprodukten auf 100 Millionen Pfund erhöht.

Die Regierung beabsichtigt die Gründung einer Gesellschaft zum Betriebe von Petroleumfeldern in den englischen Kolonien und verbündeten Ländern unter Ausscheidung jeder fremden Beteiligung.

Aus der Eisen- und Stahlindustrie wird berichtet, daß die Vereinigung von vier Stahlwerken zu einer großen Interessengemeinschaft in kurzem vollzogen sein dürfte. Es handelt sich dabei um folgende Gesellschaften: Workington Steel and Iron Co. (Kapital 2 097 117 Pfund Sterling), Frodingham Iron and Steel Co. (Kapital 1 100 000 Pfund Sterling), Steel Peek and Tozer Ltd. Samuel Fox and Co. (Kapital 448 000 Pfund Sterling).

Die Abrechnungen bei dem London Bankers Clearing House im Jahre 1917 erreichten einen neuen Rekord, sie bezifferten sich auf insgesamt 19 121 196 000 Pfund Sterling, das entspricht einer Zunahme um 3 846 150 000 Pfund Sterling gegenüber dem Jahre 1916.

Mit einem Kapital von 350 000 Pfund Sterling wurde die Aniline Dye and Chemical Company errichtet. — Eine Anzahl metallurgischer Gesellschaften hat beschlossen, sich in einen Trust zusammenzuschließen. Ihr Gesamtkapital ist auf 4 Millionen Pfund Sterling festgesetzt.

**Rußland.** Über die Entwicklung der Eisenindustrie in den Kriegsjahren bringt das Alg. Handelsblad vom 3. Dezember 1917 nachstehende Angaben:

Die russischen Hochöfen produzierten im Jahre 1914: 264 Millionen Pud Roheisen, in 1915: 225 291 000 und in 1916: 231 865 000 Pud. Im Jahre 1917 trat eine weitere Verringerung der Produktion ein. Im ersten Halbjahr 1917 lieferten die russischen Eisenfabriken, die 70 Prozent der Gesamtproduktion umfassen, nur 70,2 Millionen Pud Roheisen gegen 83,2 Millionen Pud im gleichen Zeitraum des vorhergehenden Jahres. Im Ural ist die Lage noch ungünstiger; die Produktion wird im Jahre 1917 wahrscheinlich 23 Prozent geringer sein.

Der ausführende Hauptausschuß hat einen Erlaß angenommen, demzufolge alles Gold und Silber in den Stahlfächern der Banken beschlagnahmt werden soll.

In Petersburg wurde beschlossen, einen Verband der russischen Privatbanken zur Regulierung des Kreditwesens ins Leben zu rufen. Man strebt die Schaffung und Ausgabe von Privatbons des russischen Bankverbandes an, denen als Unterlage Staatspapiere und Industriewerte dienen sollen. Der Volkskommissar für Finanzangelegenheiten soll dem Plane wohlwollend gegenüberstehen. Man nimmt an, daß die Noten Zirkulationsrecht innerhalb Rußlands erhalten werden.

**Italien.** Ausländische Staatsanleihen oder irgendwelche Obligationen oder Aktien dürfen ohne Einwilligung des Schatzmeisters nicht in Italien untergebracht werden.

Die Erlaubnis zur Ausfuhr von Waren aller Art wird davon abhängig gemacht, daß der Gegenwert in der Währung des kaufenden Landes erfolgt.

Wegen Rohstoffmangels fordern Seidenfabrikanten ein Ausfuhrverbot für Seide und Cocons.

Das Alg. Handelsblad vom 27. Dezember 1917 bringt die Nachricht, daß mit der Auflage einer neuen Kriegsanleihe zu rechnen ist.

Ein Dekret der italienischen Regierung ermächtigt die Bank von Neapel zur Ausgabe von 500 Millionen Lire neuer Noten.

Bei Agnana in Kalabrien wurden Steinkohlenvorkommen entdeckt. Die angeblich reichen Läger, mit deren Abbau sofort begonnen werden soll, sind vorläufig ausschließlich der Rüstungsindustrie zur Verfügung gestellt worden.

**Spanien.** Eine Kapitalistengruppe aus Madrid und Bilbao hat die Eisenerzlager bei der in der Provinz Léon gelegenen Stadt Ponferrada angekauft. Aller Voraussicht nach wird sich dort ein bedeutendes Industriezentrum bilden.

Der Madrider Korrespondent des Economist (15. Dezember 1917) berichtet, daß die Maschinenfabrik in Barcelona „La Maquinista Terrestra y Maritima" ihr Kapital von 3 136 000 Pesetas auf 20 Millionen Pesetas erhöhen und sich besonders auf den Bau von Lokomotiven für die spanischen Eisenbahnen, welche vor dem Kriege der Hauptsache nach aus Belgien und Amerika bezogen wurden, verlegen wird.

Die Regierung hat verfügt, daß die Eigentümer von Steinkohlenbergwerken in den verschiedenen Bergbaubezirken in Syndikate aufgenommen werden sollen, welche sich ihrerseits wieder zum „Consorcio Nacional Carbonero" zusammenschließen. Zweck dieser Maßnahme ist, die Ausbeute der Bergwerke zu fördern.

**Schweiz.** Laut „Neue Züricher Zeitung" soll die achte Mobilisationsanleihe 150 Millionen Franken betragen, wovon mindestens 100 Millionen Franken zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt werden. Der Zinsfuß ist 5 Prozent. Die Ausgabe erfolgt zum Pari-Kurs. Dauer der Anleihe ist 30 Jahre, kündbar ist sie nach 10 Jahren.

In den Lonza-Werken hat man Versuche gemacht, Alkohol aus Kalk herzustellen. Durch geeignete Vermengung von Kalk mit Steinkohle wird Karbid gewonnen, dieses auf Acetylen verarbeitet. Durch Einwirkung von

Quecksilber-Sulfatlösung oxydiert das letztgenannte Produkt zu Acetaldehyd, welches mittels Wasserstoff in Alkohol umgewandelt wird. — Der Betrieb soll im Herbst 1918 eröffnet werden.

**Schweden.** Das Ministerium des Äußeren teilt mit, daß die Verhandlungen mit Amerika über die Zufuhr nach Schweden mit günstigem Ergebnis abgeschlossen sind. Schweden erhält 11 000 Tonnen verschiedene Waren, darunter Kaffee, Petroleum und Medizinalwaren. Vor Mitte Februar ist das Eintreffen der Waren nicht zu erwarten.

Die schwedische Reichsbank hat ihren Diskont am 12. Dezember 1917 auf 7 Prozent erhöht.

In Östergötland wurden vanadiumhaltige Steinkohlenlager entdeckt. Ein neugegründetes Konsortium beabsichtigt ihre Ausbeutung. Vanadium mußte bisher aus Amerika bezogen werden.

In Stockholm werden durch eine Kapitalistengruppe Unterhandlungen über die Errichtung einer großen Farbstoff- und Chemikalienfabrik geführt. In Uddeholm werden Fabrikeinrichtungen geschaffen, in welchem die Fabrikation von kaustischem Soda in der Weise gefördert werden soll, daß die schwedische Industrie mit der Zeit von der ausländischen Zufuhr unabhängig wird.

**Norwegen.** Bei Straumpol, in der Nähe des Verladehafens für schwedisches Eisenerz, Narvik, gelegen, soll ein Hochofenwerk mit einer Produktionsfähigkeit von 250 000 Tonnen Eisen jährlich errichtet werden. Bei dieser Gründung wird auch eine englische Gesellschaft beteiligt sein.

Ein neues Unternehmen, A/S Norske Molybdaenverker, nimmt die Herstellung von Ferromolybdaen, Ammoniummolybdat u. a., die bisher mangels zweckmäßiger Verfahren in Norwegen nicht betrieben werden konnte, auf.

Laut „Aftenposten“ haben sich norwegische Reeder bereit erklärt, die bei englischen Banken ruhenden norwegischen Guthaben im Betrage von 15 Millionen Pfund Sterling in englischen Anleihen anzulegen, falls die norwegischen Schiffsaufträge nach dem Kriege bestimmt ausgeführt werden, auch wenn die englischen Schiffswerften unter Staatskontrolle bleiben sollten.

**Rumänien.** Bei der „Steaua“ wurde eine neue Sonde erbohrt, welche augenblicklich täglich 25 Waggons Erdöl eruptiv erbringt. Der Wert dieser Produktion wird auf 100 000 Lei beziffert.

**Bulgarien.** Eine aus der Österreichischen Bodenkreditanstalt, der Pester Ungarischen Kommerzialbank und der Banque de Bulgarie in Sofia bestehenden Gruppe hat im Verein mit bulgarischen Geschäftsfreunden eine elektrisch betriebene Mühle in Sofia erworben und in eine Aktien-Gesellschaft unter der Firma Mühle Sofia A. G. umgewandelt. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft wird 2 Millionen Leva betragen.

**Türkei.** Die Kammer hat einen Antrag angenommen, die Erörterung des Abkommens wegen Verlängerung der Konzession der Tabakregie, sowie der mit den Verwaltungen in Wien und Berlin vereinbarten Abänderungen auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen.

## II. Asien.

**Niederl.-Indien.** Die Steinkohlengruben in Langkat (Ostküste Sumatra) sollen von Staatswegen in Betrieb genommen werden.

In Semarang wurde mit einem Kapital von 450 000 Gulden die Jodfabrik „Gedangan“ gegründet. Hauptbeteiligte scheint die Koninklijke Petroleum-Maatschappij zu sein. Zweck des Unternehmens ist die Ausbeute jodhaltiger Quellen in Semarang, zu welchem Zweck 3 Konzessionen erteilt wurden.

Auf dem Bohrfeld „Tremboel“ der Nederlandsche Koloniale Petroleum Maatschappij wurde auf einer Tiefe von 800 Meter eine kräftige Petroleumader angebohrt.

Vor einiger Zeit wurde die Aktiengesellschaft „United Java Oilmills“ gegründet, in welche drei bedeutende Ölfabriken, nämlich „Soenda“ in Denpassar (Bali), de „Java Oilmills“ in Soerabaja und die „Pownall Oilmills“ aufgenommen wurden. Seit November 1917 befinden sich diese Betriebe in vollem Gange. Die Gesellschaft ist Eigentum eines großen englisch-chinesischen Konsortiums, bei welchem englischerseits u. a. die Firma Ross Taylor, Pownall usw. beteiligt ist. Das Kapital beträgt 2 Millionen Gulden.

## III. Afrika.

**Algier.** In Übereinstimmung mit der französischen Regierung erteilte der Generalgouverneur von Algerien einer französischen Kapitalistengruppe und einem von Pearson geführten englischen Syndikat die Konzession für die Ausbeutung der algerischen Petroleumfelder. Gemäß dem Wunsche der Regierung sind die Vorarbeiten bereits im Gange. Bei dem Unternehmen sind französische Leiter und Kapitalisten in der Mehrheit. Der französische Staat erhält 26 Prozent Gewinnanteil.

**Marokko.** Im ersten Halbjahr 1917 wurden 121 000 Tonnen Eisenerze aus Spanisch-Marokko ausgeführt. Die Beschaffenheit der Erze ist sehr gut, ihr Gehalt beträgt 55 Prozent. Die 4 bedeutendsten Exportfirmen in Spanisch-Marokko sind: Compania Espanola de Minas del Rif, La Alicantina, El Norte Africano und A. Netter.

**Süd-Afrika.** Infolge ungenügender Glyzerinherstellung rationierte der südafrikanische Minenminister den Sprengstoff für Minen. In der Minenkammer zu Johannesburg wurde mitgeteilt, daß die Zahl der einheimischen Minenarbeiter seit 2 Jahren um 40 000 abgenommen hat. Da auch Sprengstoff knapp sei, müßten voraussichtlich verschiedene goldarme Minen den Betrieb schließen.

Zu der geplanten Reorganisation der Rand Mine sind dem „Wirtschaftsdienst“ vom 23. November 1917 entnommene Angaben von Interesse. Die Beteiligung amerinischen Kapitals am Goldbergbau steht in Aussicht.

Die Anglo-American Corporation, hinter der Morgan und Rockefeller stehen, wird ihren Betrieb zunächst mit 1 Million £ bar eröffnen. Eine Erhöhung des Kapitals um 2 Millionen £ ist vorgesehen. Später soll der Kapitalmarkt in Anspruch genommen werden. Die Gesellschaft hat Berechtigung, das Doppelte des Aktienkapitals durch Anleihen aufzubringen; das Höchstkapital beträgt 5 Millionen £. Über die Erträgnisse verschiedener Minen wird bekannt: Die Diamantförderung betrug nach „South Africa“ vom 20. Oktober in der Union:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1916 . . . . . | 2 346 330 | Karat | im Werte | v. | 5 728 391 £ |
| im 1. Halbjahr 17. . | 1 432 435 | „ | „ | „ | 3 814 344 „ |
| davon in Transvaal | 491 410 | „ | „ | „ | 865 951 „ |
| im Kapland . . . . | 804 430 | „ | „ | „ | 2 476 938 „ |
| (in Kimberley allein | 764 821 | „ | „ | „ | 2 194 143 „) |
| im Oranjefreistaat . | 136 594 | „ | „ | „ | 471 445 „ |

An Silber wurden gefördert

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1916 . . . . . | 968 904 | Unzen | im Werte von | 106 308 £ |
| 1915 . . . . . | 966 177 | „ | „ | 106 245 „ |

Die Kupferproduktion betrug

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1916 . . . . . | 22 861 | t, | im Werte von | 1 132 140 £ |
| 1915 . . . . . | 28 970 | „ | „ | 1 042 134 „ |

Die Zinnproduktion betrug

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1916 . . . . . | 3 263 | t, | im Werte von | 356 447 £ |
| 1915 . . . . . | 3 441 | „ | „ | 331 420 „ |

Der Ausfuhrwert von Wolframerz aus Transvaal betrug 1916 1226 $, Wolfram wird am Sabifluß gefunden, Molybdaen in Natal bei Doteni und im Tugelabezirk, ist bis jetzt aber wenig beachtet.

Antimon wird in Transvaal bei Gravelotte und Steynsdorp gefunden. 1916 produzierten mindestens 4 Minen 722 Tonnen im Werte von 73 419 $. Der Metallgehalt des Erzes betrug 40—70 Prozent.

## IV. Nord-Amerika.

**Vereinigte Staaten.** Um die Kriegsfinanzierung sowie die internationalen Kreditoperationen zu erleichtern, erwägt der Finanzminister im Einverständnis mit den verbündeten und neutralen Regierungen den Entwurf eines internationalen bimetallischen Goldsystem mit festem Wertverhältnis zwischen Gold und Silber.

Nach dem „New York Herald" betragen die von Amerika der Entente bis Ende 1917 gegebenen Darlehen 3566 Millionen Dollars, wovon auf England 1860, Frankreich 820, Italien 500, Rußland 325, Belgien 58 und Serbien 3 Millionen Dollars entfallen.

Die Regierung bewilligte an neuen Vorschüssen: 685 Millionen Dollar an England, 155 Millionen Dollar an Frankreich, 7½ Millionen Dollar an Belgien und 1 Million Dollar an Serbien.

Als finanzielle Kriegsmaßnahme ist das Verbot der Beanspruchung des Geldmarktes durch Industrieunternehmungen anzusehen. Zur Beschaffung des Bedarfs der für den Krieg tätigen Gesellschaften ist eine offizielle Organisation geschaffen worden. Das gleiche gilt für die Eisenbahnen, die in die Verwaltung des Staates übergegangen sind. Der Geldbedarf der Eisenbahnen wird für 1918 von der obengenannten Organisation mit 1 Milliarde $ veranschlagt.

Einer Meldung vom 1. Januar 1918 der Vossischen Zeitung zufolge übernahm die Regierung die Kontrolle über die Elektrizitätswerke des Niagarafalles. Auch die Kontrolle aller Kohlenbergwerke durch die Regierung steht bevor.

In nächster Zeit soll dem Kongreß eine Gesetzesvorlage betreffend die gesetzliche Beaufsichtigung der Stahlpreise vorgelegt werden. Der Marineminister hat die Beschlagnahme der Zinnvorräte angeordnet. Im Jahre 1916 hat die Silbererzeugung 72 833 000 Unzen betragen gegenüber einer Weltproduktion von 172 Millionen. Die Erzeugung von 1917 wird auf mindestens 75 Millionen geschätzt.

Der „Telegraaf" vom 25. Dezember 1917 meldet, daß auf der unlängst abgehaltenen Generalversammlung der American Chemical Society mitgeteilt wurde, daß das Wasser des Searles Sees in Californien 20 Millionen Tonnen Kali in gelöstem Zustande enthalte; der Wert dieser Kalimenge wird auf 1 Milliarde Dollar geschätzt. Dem amerikanischen Kongreß soll bereits eine Gesetzesvorlage zugegangen sein, durch welche die Ausbeute der Kalimengen gesichert werden soll.

Am 17. Dezember 1917 veröffentlichte die Abteilung für landwirtschaftliche Produkte den endgültigen Erntebericht für 1917.

| | Ertrag in 1000 Bushels | | Anbaufläche in 1000 acres | |
|---|---|---|---|---|
| | 1917 | 1916 | 1917 | 1916 |
| Winterweizen . . | 418 070 | 482 000 | 27 430 | 34 829 |
| Frühjahrsweizen | 232 760 | 158 000 | 18 511 | 17 956 |
| Mais . . . . . | 3 159 500 | 2 583 000 | 119 760 | 105 954 |
| Hafer . . . . . | 1 587 300 | 1 252 000 | 43 572 | 41 539 |
| Gerste . . . . . | 208 980 | 181 000 | 8 835 | 7 674 |
| Roggen . . . . . | 60 145 | 47 000 | 4 192 | 3 096 |
| Leinsaat . . . . | 8 473 | 15 000 | 1 809 | 1 605 |

**Canada.** Die amerikanische Regierung hat das Goldausfuhrverbot für Canada aufgehoben; im Dezember 1917 wurden $ 10 Millionen und im Januar 1918 $ 5 Millionen in Gold nach Canada ausgeführt.

Infolge des Beschlusses des „Imperial Munitions Board", keine Verträge mehr über die Lieferung von großen Granaten zu tätigen, haben zahlreiche kanadische Fabrikanten beschlossen, sich Maschinen zur Herstellung von 6 inch-Granaten anzuschaffen. Davon sollen große Aufträge vergeben werden.

Auf der R. Murray Mine, der Hauptgrube der British-americ. Nickel Corporation ist eine 80 Fuß mächtige Nickel-Kupfer-Erzader erschlossen, wodurch die gegenwärtige Produktion von 11 Millionen tons um jährlich 5 Millionen tons voraussichtlich erhöht wird. Die Lager gehören in der Hauptsache den Christiansand Nickel Refinery Works und der Regierung (Fin. Times vom 30. August 1917).

Nach dem „Census and Statistics office" wird die Weizenernte 249 164 700 bushels betragen.

## V. Süd- und Mittelamerika.

Laut National City Bank hat sich der Ausfuhrhandel des lateinischen Amerika im Finanzjahr 1916/17 auf 259 559 000 Dollar belaufen gegen 99 423 000 im Vorjahre,

**Argentinien.** Die Argentinische Regierung hat im April 1917 beschlossen, das bis jetzt aus Deutschland und Belgien bezogene Aluminiumsulfat im Lande selbst für eigene Rechnung fabrizieren zu lassen. Die dafür benötigten Rohmaterialien sollen in genügenden Mengen vorhanden sein, während die Schwefelsäure durch die Gasfabrik in Buenos Aires geliefert wird.

Aus Buenos Aires wird gemeldet, daß die argentinische Handelsflotte in den Betrieb des Staates übergehen soll. Zunächst wird der Staat 3 Küstenfahrtlinien erwerben.

Nach den neuesten Mitteilungen ist der Quebracho-Holzmarkt ziemlich fest. Bemerkenswert ist, daß das argentinische Budget neue Ausfuhrzölle auf Quebracho u. a. für Quebracho-Extrakt $ 27,12 vorsieht. Außerdem ist eine Schiffstonnen-Besteuerung von 50 cts. Gold beabsichtigt. Die argentinischen Produzenten sind von den neuen Maßnahmen wenig eingenommen, weil sie befürchten, eine scharfe Konkurrenz seitens der Extraktfabriken Paraguays aushalten zu müssen.

Die Times meldet aus Buenos Aires folgendes: Zwischen den Ententemächten und Argentinien ist ein Abkommen über den Ankauf von 2 500 000 Tonnen Getreide zustande gekommen. Für das Abkommen sei es insbesondere charakteristisch, daß den Ententemächten gleichzeitig ein Kredit von 400 000 $ zu 5 % eingeräumt wurde, wodurch der Wechselkurs auf London zweifellos günstig beeinflußt würde.

Nach einem Reuter-Telegramm aus Buenos-Aires hat die argentinische Regierung das Ersuchen Hollands und Spaniens, von der Weizenernte ds. Js. bzw. 500 000 und 300 000 Tonnen zu empfangen unter dem Vorbehalt genehmigt, daß Argentinien die Ausfuhr des Weizens teilweise oder ganz verbieten kann, wenn die Bedürfnisse des eigenen Landes dies erheischen. — Der U. Rotterd. Courant vom 22. November 1917 bestätigt diese Meldung, doch erklärt er, daß der Vorbehalt Argentiniens laute, daß die Lieferung nur in dem Fall stattfinden könnte, daß der Ernte kein größerer Schaden mehr zugefügt würde und die Preise sich auf der gegenwärtigen Höhe ungefähr halten werden.

**Brasilien.** Brasilien beabsichtigt eine Anleihe zur Deckung der Kosten für die Kriegsvorbereitungen aufzunehmen. Die Agence Radio nennt den Betrag von 100 Millionen.

Über den Wert des Außenhandels im Jahre 1916 veröffentlicht „In- en Uitvoer" einiges statistische Material, dem wir folgende Übersicht entnehmen:

Der Handel mit den nachstehenden Ländern gestaltet sich wie folgt[1]):

In Millionen Milreis (Gold)

| | Ausfuhr nach: 1916 | Einfuhr aus: 1916 |
|---|---|---|
| Vereinigten Staaten | 229,6 | 140,8 |
| Großbritannien | 57,0 | 73,1 |
| Frankreich | 79,0 | 18,6 |
| Argentinien | 29,8 | 50,4 |
| Schweden | 13,6 | 4,7 |
| Holland | 15,0 | 2,1 |
| Italien | 30,2 | 12,5 |
| Dänemark | 2,6 | 3,7 |
| Spanien | 3,7 | 2,0 |
| Portugal | 4,0 | 4,2 |
| Uruguay | 2,8 | 6,6 |
| Schweiz | 13,1 | 4,6 |
| Gesamtzahlen | 489,0 | 358,8 |

Über den Außenhandel in den ersten 10 Monaten 1917 wird bekannt, daß die Ausfuhr die Einfuhr um 14 675 000 £ überstieg.

Der Geschäftsbericht der Brasilianischen Bank für Deutschland befaßt sich eingehend mit den finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnissen Brasiliens. Es wird mitgeteilt, daß Brasilien im Kalenderjahr 1916 eine günstige Aktivität seiner Handelsbilanz aufrecht erhalten konnte. Dazu hat beigetragen, daß sich die Produktion zweier Stapelartikel außerordentlich günstig entwickelt habe, nämlich von Manganerz und Gefrierfleisch. Über die Manganerzzufuhr während der Kriegsjahre liegen folgende Zahlen vor:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1914 | 183 630 | Tonnen im Werte von £ | 278 000 |
| 1915 | 288 600 | „ „ „ „ „ | 450 000 |
| 1916 | 503 000 | „ „ „ „ „ | 354 000 |
| 1. Halbjahr 17. | 245 088 | „ „ „ „ „ | 1 178 000 |

(Telegraaf v. 6. 12. 17.)

Die neu errichtete brasilianische Bank, deren Kapital 20 000 Contos beträgt, soll den Namen „Banco Luso Brasileiro“ tragen. Der Sitz der Bank befindet sich in Rio de Janeiro und eine Filiale derselben in Lissabon.

[1]) Vgl. hierzu die Statistik für 1914/15 im Januarheft 1917, S. 22.

Die Regierung unterhandelt wegen Einwanderung von 20 000 japanischen Familien für den Reisbau.

Die Kaffeernte wird einer Meldung des Maasbode vom 8. Dezember 1917 zufolge für das Jahr 1917/18 auf 16 417 000 Sack geschätzt, die Zahlen für die Welternte werden mit 21 217 000 Sack angegeben.

**Chile.** Das Journal of Commerce vom 4. Dezember 1917 veröffentlicht die gesetzlichen Bestimmungen über Schiffahrtssubventionen. Danach erhalten Schiffe unter chilenischer Flagge, welche im Eigentum von den in Chile wohnenden In- und Ausländern stehen, 0,40 Goldpesos für 100 Meilen zurückgelegte Fahrt (Stahlschiffe); für Holzschiffe, soweit sie durch Motorkraft angetrieben werden, werden 0,30 Pesos gezahlt. Für Segelschiffe aus Stahl ebenfalls 0,30 und für solche aus Holz 0,20 Pesos. Die Subvention wird 10 Jahre lang gezahlt, in den ersten 6 Jahren zum vollen Betrage, später mit einer jährlichen Kürzung von 20 %.

**Columbien.** Über die Wirtschaftslage wird nachstehendes bekannt: Infolge der Schließung der europäischen Kaffeemärkte hat sich die Wirtschaftslage Columbias, dessen Haupterzeugnis der Kaffee ist, sehr verschlechtert. Wie der Präsident der Republik dem Kongreß mitteilte, konnte man bisher die Verpflichtungen aus den im Ausland aufgenommenen Anleihen erfüllen. Der Bau der Pacificbahn schreitet rüstig voran, während Pläne zur Schaffung einer Kauffahrteiflotte entworfen sind.

### VI. Australien.

Die wichtigsten Kupferproduzenten haben sich zu der Copper Producers Association Propriety Ltd. zusammengeschlossen. Die Produktion beträgt derzeit jährlich 35—40 000 Tonnen meist elektrolytisches Kupfer.

Die Vacuum Oil Co. Ltd. hat einen Geologen damit beauftragt, Untersuchungen über das Vorkommen von Erdöl vorzunehmen.

Die Regierung hat für die Produktion von Öl und Phosphaten Prämien ausgesetzt in Höhe von 2½ d. für die Gallone Öl und 10 % vom Wert der produzierten Phosphate.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

**Neue Bahnverbindung zwischen Wien und Triest.** Der Regierungskommissar der Stadt Triest hat in einem an den Bürgermeister von Wien gerichteten Schreiben die vom Ingenieur Dr. Dompieri bereits im Jahre 1911 vorgebrachte Anregung einer neuen Bahnverbindung Wien—Triest nunmehr als höchst zeitgemäß aufgegriffen und um die Unterstützung der Stadt Wien ersucht. Nach dem Entwurf wäre die Linie von Wien über Aspang nach Pettau zu führen und soll dann in möglichst kurzer Strecke unter Berührung der Städte Cilli, Laibach und Ober-Laibach Triest erreichen. Die Bahn soll als zweigleisige Hauptbahn erster Ordnung derart gebaut werden, daß Schnellzüge mit einer Stundengeschwindigkeit von 75 km auf der ganzen Strecke verkehren können, damit die Fahrzeit Wien—Triest, die auf der Südbahnstrecke 12—13 Stunden dauert, auf 6 Stunden herabgesetzt werden kann.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 9. II. 18, S. 113.)

**Die Elektrisierung der Albula-Linie** der Rhätischen Bahnen ist in vollem Gange. Zunächst soll die Teilstrecke Filisur — Albulatunnel — Bevers in Angriff genommen werden. Die guten Erfahrungen, die mit dem Einwellenwechselstrom-Betrieb im Engadin (St. Moritz—Schuls und Samaden—Pontresina) erzielt worden sind, wirken ermunternd auf möglichste Förderung der Elektrisierung des gesamten Netzes der Rhätischen Bahnen, die durch den Bau mehrerer Elektrizitätswerke in Graubünden wesentlich erleichtert werden wird.

**Der Tunnel unter dem Öresund** tritt von neuem in den Vordergrund. Vor dem Kriege war es dem Urheber des Tunnelplanes, Ingenieur Ohrt in Kopenhagen, geglückt, eine Finanzgruppe zu finden, die bereit war, den Bau zu übernehmen, sofern die Regierung die Zustimmung gab. Aber der Kriegsausbruch brachte die Sache zum Stillstand. Jetzt jedoch finden neue Verhandlungen in dieser Angelegenheit mit dänischen Banken statt. Der erste Teil geht von der Insel Amager bei Kopenhagen zur Insel Saltholm (5 km), worauf die Bahn quer über die Insel bis zum östlichen Ufer führt. Von dort geht ein zweiter Tunnel zum schwedischen Küstenort Limhamn bei Malmö, wohin noch eine kurze Bahnstrecke zu bauen ist. Die ganze Tunnellänge beträgt 36 km; der Tunnel würde bis 25 m Tiefe zu liegen kommen. Die Kosten sind auf etwa 90 Millionen Kronen veranschlagt.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 16. I. 18, S. 40.)

**Weiterbau der schwedischen Inlandsbahn.** Auf der Inlandsbahn in Schweden wurde die Schienenlegung bis Wilhelmina vollendet und am 1. Februar der Eisenbahnbetrieb bis zu dieser Station aufgenommen. Von dem gesamten nördlichen Teil der Inlandsbahn, die am Östersund bis Gellivare hinauf gehen wird, bildet die Strecke bis Wilhelmina ungefähr den dritten Teil.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 5. I. 18, S. 12.)

**Norwegens erste Kabelbahn.** In Bergen wurde eine Kabelbahn eröffnet, die nach dem in der nächsten Umgegend belegenen Fiöifjeld hinaufführt. Die Bahn wurde 1914 in Angriff genommen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 19. XII. 17, S. 838.)

**Neue Eisenbahnlinien in Bulgarien.** Der Sobranje soll ein neuer Gesetzentwurf über den Bau von folgenden neuen Eisenbahnlinien vorgelegt werden: 1. Küstendil—Kadin Most—Zarewo Selo—Kotschane—Stip—Gradsko, 2. Radomir—Dupniza—Lewunowo—Demir Hissar, 3. Güschewo—Egri Palanka—Trnowez—Kratowo. Die unter 2 angeführte Linie wurde vorläufig größtenteils als schmalspurige Feldbahn ausgeführt, die unter 3 angegebene dürfte von Kratowo im Tale der Kriwa reka bis Kumanowo (Station der Linie Nisch—Üsküb—Salonich) weiter geführt werden. Kratowo liegt in einem, im Mittelalter seiner großen Ergiebigkeit wegen sehr berühmten Bergwerksgebiet, wo Silber und Blei gewonnen wurde.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., Nr. 99, S. 838.)

**Eisenbahn- und Wegebau in Montenegro.** Das Verkehrswesen in Montenegro hat sich, dank den Bemühungen des k. und k. Militärgeneralgouvernements, bedeutend verbessert. Von Cattaro nach Cetinje besteht eine Seilbahn für den Warentransport. Von Risano nach Niksic wurde die Straße vollendet und dem Verkehr übergeben. Die Eisenbahnstrecke Antivari—Virpazar, 42 km lang, ist in Betrieb und leistet auch für den Warentransport nach Skutari gute Dienste. Eine Eisenbahnlinie Plevnica—Podgoritza, 18 km lang, sollte im Dezember fertiggestellt werden. Auch wird an der Straße zwischen Ipek und Berane, die bis Andrijevica verlängert werden soll, fleißig gearbeitet, so daß sich in Ipek und Berane über Andrijevica bald alle montenegrinischen Straßenzüge vereinigen werden. Von größter Bedeutung für die künftigen Handelsbeziehungen wäre insbesondere, wenn die Eisenbahnstrecke von Trebinje über Niksic—Podgoritza verlängert und längs des Flusses Cijevna (Zem) über Cussijne—Plava—Ipek nach Mitrowitza—Salonik verbunden werden würde. Ebenso wäre eine Bahnverbindung von Podgoritza nach Skutari von größter Wichtigkeit.

(Dtsch. Levante-Zeitung, Nr. 1, S. 22.)

## Asien.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kaukasusgebiet. Der Schienenweg Täbris—Dschulfa[1]) mit seiner Zweiglinie von Sofian zum Urmiasee wurde im Juli dem Verkehr übergeben. Die Linie nach Alaschkert wurde ebenfalls bis Bajasit vollendet und wird jetzt in der Richtung auf den Wansee weitergebaut. Die Linie Batum—Trapezunt wurde im August 1916 begonnen und ist ein gutes Stück vorwärts gebracht worden; desgleichen die Linie Baku—Dschulfa, die sogenannte Araxestaleisenbahn. Auch eine neue Linie längs der Küste des Schwarzen Meeres schreitet rüstig vorwärts. Die Frage der Erbauung einer elektrischen Bahn über Kaukasus von Wladikawskas nach Tiflis wird sowohl in Petersburg wie in Tiflis mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Auch eine Linie von Batum nach Kars und von da aus nach Dschulfa wird geplant, aber man ist schließlich übereingekommen, diese Arbeiten erst nach Friedensschluß zu beginnen. Es ist aller Grund zur Annahme vorhanden, daß, wenn die projektierten Bahnen durchgeführt sind, Batum der wichtigste Hafen am Schwarzen Meer werden wird. Der Schienenweg Batum—Kars würde die Verbindung mit Nordpersien bedeutend erleichtern und außerdem ein durch Mineralreichtum und landwirtschaftliche Erzeugnisse wertvolles Land durchqueren. Auch die Linie Trapezunt—Batum wird für die von ihr durchschnittenen Gegenden von bedeutendem Nutzen sein. Es werden dort große Lager von Kupfer- und anderen Erzen der Ausbeutung zugänglich gemacht werden; außerdem ist das Land reich an Orangen, Zitronen und sonstigen Früchten.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 134.)

[1]) Vgl. Juniheft 1916, S. 66.

**Abtretung der ganzen Ostchinesischen Eisenbahn an Japan.** Im Anschluß an den russisch-japanischen Vertrag vom 3. Juli 1916 sind Verhandlungen zum Abschluß gekommen, wonach die Strecke Kuan-Tschöng-tse—Chenchiachih (Sungari) gegen einen in Waffen und Munition zahlbaren Kaufpreis von 30 Millionen Dollar in japanischen Besitz übergeht.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 177.)

**Ausbau der Sunning-Eisenbahn.** Die Sunning-Eisenbahn, die die Verbindung zwischen Kongmun und Sunning an der Grenze von Kanton herstellt, soll jetzt dem Westen zu nach Pak-Scha, und womöglich nach Süden gegen das Meer hin, nach Yöng Kong, ausgebaut werden. Für später ist die Erweiterung der Bahn von Yöng Kong in die Provinz Kwangsi in Aussicht genommen; man will damit die Gegend von Pak-hoi erschließen und mit Hongkong in Verbindung bringen.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 87.)

**Eisenbahnbau in Südchina.** Das amerikanische Eisenbahnsyndikat plant den Bau einer Eisenbahn, die von Höngtschou in der Provinz Hunan durch die Provinz Kwangsi nach dem Küstenplatze Yamtschou, westlich von Pakhoi, führen soll. Diese Bahn wird viel zur wirtschaftlichen Entwicklung der Provinz Kwangsi beitragen; besonders wird sie die bessere Ausnutzung der großen Kohlenfelder bei Sipa, in der Präfektur Loh-tschöng, ermöglichen. Denn infolge mangelnder Transportmöglichkeiten kamen diese reichen Kohlenfelder für den weiteren Bedarf Südchinas kaum in Betracht, so daß sogar große Mengen teurer japanischer Kohle in Hongkong eingeführt werden mußten. Auch soll eine Zweigbahn von Liutschou nach King-juen gelegt werden, die die Benutzung des Lungflusses zur Weiterbeförderung der Kohle ermöglichen wird. Durch den Bau der Bahn wird der Hafen Yamtschou größere Bedeutung erhalten, und kann sich sogar zu einem ernsten Wettbewerber Hongkongs entwickeln; denn Yamtschou ist auch von der geplanten französischen Eisenbahn nach Yünnan als Endstation in Aussicht genommen worden. Um Yamtschou zu einem leistungsfähigen Hafen auszugestalten, müßten zwar noch ausgedehnte Bagger- und andere Arbeiten ausgeführt werden.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 87.)

**Bahnverbindung Singapur—Bangkok.** Durch die Verbindung der Eisenbahnen der Vereinigten Malayenstaaten[1]), die sich jetzt nordwärts bis an die Grenze von Siam ausdehnen, mit dem südsiamesischen Bahnnetz ist auf eine Entfernung von ungefähr 500 km eine Schienenverbindung Singapur—Bangkok hergestellt. Einige Brücken sind noch nicht völlig fertig. Es ist beabsichtigt, die ganze Linie für den Passagier- und Frachtverkehr im April 1919 zu eröffnen. Durch die neue Linie wird die Entfernung von Bangkok nach Europa um ungefähr 5 Tage verkürzt.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 138.)

[1]) Vgl. Septemberheft 1917, S. 213.

Eisenbahn Assam—Birma. Die indische Eisenbahndirektion beabsichtigt die Verlängerung des Assam—Bengalen-Schienenwegs nach Birma mit Meter-Spurweite bei einer Gesamtstrecke von 133 englischen Meilen. Die Vorarbeiten sind im Gange.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 302.)

### Afrika.

Ein Kraftwagenverkehr Tanger—Rabat ist seit dem 27. August eingerichtet worden, der Briefpost und Personen befördert. Zunächst waren wöchentlich sechs Fahrten in jeder Richtung vorgesehen worden; später sollte der Verkehr auf je zwei Fahrten eingeschränkt und solange aufrecht erhalten werden, wie es Witterung und Wegeverhältnisse erlauben. Der Fahrpreis ist auf 150 Fr. festgesetzt worden, für Briefe wird ein Zuschlag von 0,50 Fr. erhoben.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 81.)

### Amerika.

Verstaatlichung der Tehuantepec-Eisenbahn. Zwischen der mexikanischen Regierung und der Firma Pearson ist ein Abkommen über die Tehuantepec-Eisenbahn zustande gekommen, die schon seit einiger Zeit von der Regierung betrieben wird. Nach dem Abkommen soll die Regierung die Bahn und Hafenbauten in Puerto Mexico erwerben.

(Manchester Guardian, 21. XII. 17.)

Neue mexikanische Eisenbahnen. Zwischen Tapachula im mexikanischen Staate Chiapas und dem Hafen von San Benito wird, wie wir erfahren, eine neue Eisenbahn projektiert, welche die Unterstützung von allen Kaffeeplantagen-Besitzern gefunden hat und so schnell wie möglich fertiggestellt werden soll.

(Vossische Zeitung, 16. I. 18, Ab.)

Geplanter Ausbau des peruanischen Bahnnetzes. Die Regierung von Peru hat ein großes Programm für eine Erweiterung des bestehenden Eisenbahnnetzes aufgestellt. Die auf 8 Millionen Pfund geschätzten Kosten sollen in erster Linie durch Anleihen im Auslande aufgebracht werden. Als Sicherheit werden die Staatseinkünfte aus der Tabak- und Petroleumindustrie reserviert. Gegenwärtig ist die Entwicklung Perus stark durch Verkehrsschwierigkeiten gehindert; z. B. wächst in der Provinz Ancash ausgezeichneter Weizen, der infolge Fehlens von Verkehrsmitteln nicht befördert werden kann, so daß es für gewisse Teile Perus billiger ist, Weizen aus Argentinien, Australien oder Kalifornien einzuführen. Auch soll eine Anschlußstrecke an das bolivianische Bahnnetz geschaffen werden. (Scotsman.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

### Europa.

Vertiefung des Königsberger Seekanals auf 8 m. Im Hinblick auf die guten Aussichten, die sich nach dem Kriege für die Entwicklung des Königsberger Seeverkehrs ergeben, hat die Stadt schon mit dem Bau eines neuen großen Hafens, durch den auch Industriegelände erschlossen wird, begonnen. Im Zusammenhang mit diesem Hafenbau ist eine Erweiterung des Königsberger Seekanals geplant; dieser konnte bisher nur von Dampfern bis zu 6 m Tiefgang und nur bei Tage befahren werden, soll jetzt aber auf 8 m vertieft werden und solche Beleuchtung erhalten, daß die Durchfahrt auch nachts erfolgen soll. In Verbindung mit der Vertiefung muß eine Erweiterung der Kanalrinne vorgenommen werden. Als seinerzeit der Kanal erbaut wurde, mußte die Königsberger Kaufmannschaft die Garantie dafür übernehmen, daß die jährlichen Einnahmen aus der Kanalabgabe mindestens 159 000 Mark betragen würden. Die jetzige Erweiterung des Kanals wird von der Regierung davon abhängig gemacht, daß die Königsberger Handelskammer wieder eine Garantie dafür übernimmt, daß im zwölften Jahre nach der Fertigstellung die Einnahmen mindestens 544 500 Mark betragen. Die Einnahmen in den ersten 10 Jahren, während welcher der Kanal im Betrieb ist, waren mit durchschnittlich 267 100 Mark bedeutend größer, als man erwartet hatte. Die Handelskammer ist zur Übernahme der Garantie bereit, sofern auch die Stadt Königsberg und die Provinz Ostpreußen sich beteiligen. Es ist zu erwarten, daß mit dem Erweiterungsbau unmittelbar nach dem Kriege begonnen wird.

(Norddtsch. Allg. Ztg.)

Gründung einer Fiume-Amerika-Linie. Verhandlungen zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd einerseits, der Austro Americana und der Ungarischen Adria-Gesellschaft andererseits behandeln die Einrichtungen einer direkten Schiffahrtslinie Fiume—Amerika für den Auswanderer- und Warenverkehr. Bis zum Ausbruch des Krieges war die Schiffahrt zwischen Fiume und New York eine der Hauptstützen der britischen Cunard-Linie, die gerade aus diesem Schiffsverkehr alljährlich ungeheure Gewinne zog. Die ungarische Regierung denkt nicht daran, das englische Schiffahrtsunternehmen nach dem Kriege wieder in Fiume zuzulassen und ist nunmehr gewillt, zusammen mit den deutschen Großreedereien den für die mitteleuropäischen Länder überaus wichtigen Schiffsverkehr zwischen Fiume und Amerika zu organisieren. (Welthandel, 18. I. 18, S. 6.)

Erweiterung des Hafens Fiume. Da der Hafen Fiumes sich längt als unzureichend erwiesen hat, um den stets anwachsenden Verkehr anstandslos abzuwickeln, hat eine von sämtlichen Interessenten beschickte Versammlung unter Vorsitz des Fiumaner Regierungschefs Zoltán Jekelfalussy beschlossen, den Hafen in Fiume bedeutend zu erweitern. Die ausführlichen Vorarbeiten sind bereits festgestellt.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 26. I. 18, S. 67.)

Bau des Forth-Clyde-Seekanals. Wie in anderen Staaten hat auch in England der Krieg ältere Kanalpläne ihrer Verwirklichung nähergebracht. Vor allem dürfte eine für Seeschiffe benutzbare Kanalverbindung zwischen dem Firth of Forth und dem Firth of Clyde in Schottland, die sowohl für die Handelsschiffahrt wie auch für die Kriegsmarine bedeutsam ist, demnächst ausgeführt werden. Im Wettbewerb hiermit stehen zwei Pläne, von denen einer eine nördliche Linienführung durch den Loch-Lomond vorsieht, während der andere weiter südlich die beiden Meeresbuchten unmittelbar auf kürzestem Wege miteinander verbinden will. Diese Linie soll bei Grangemouth am Firth of Forth beginnen und bei Clydebank endigen; sie ist etwa 50 km lang. Der Kanal, in Meereshöhe geführt, wird 12 m tief und 45 m breit werden. Zur Regelung des Wasserstandes ist an jeder der Mündungen eine Schleuse vorgesehen. Durch den Bau des Kanals wird sich der Wasserweg von Rotterdam oder Hamburg nach Glasgow um fast 800 km verkürzen.

(Wasserwirtschaft 1917, S. 398.)

Verschmelzung englischer Schiffahrtslinien. Die Peninsular- and Oriental-Linie hat mit der ihr angeschlossenen British India Co. die der Nourse Line gehörige Flotte von 23 000 Br.-T. gekauft, die im ost- und westindischen Handel tätig sind.

(Financial Times, 28. XI. 17.)

Die Wirkung des U-Boot-Kriegs auf den Hafenverkehr von Genua veranschaulichen folgende Zahlen:

| | 1917 | 1916 |
|---|---|---|
| Einlaufende Dampfer . . . . . | 3 006 | 4 337 |
| Auslaufende Dampfer . . . . . | 3 068 | 4 399 |
| Einlaufende Tonnage . . . . . | 4 647 303 | 5 497 537 |
| Auslaufende Tonnage . . . . . | 4 742 763 | 5 573 109 |
| Ausgeladene Waren (in t) . . | 5 053 753 | 6 865 153 |
| Eingeladene Waren (in t) . . | 380 651 | 808 097 |

(Economista d'Italia, 5. I. 18.)

**Hafenverbesserungspläne in Drontheim** werden erwogen, die insgesamt 15 bis 20 Mill. Kronen beanspruchen. Der erste, auf 6 Mill. veranschlagte Teil ist in der Ausführung begriffen. Die Kais für gewöhnliche Fracht werden 2450 m lang sein, bei einer Wassertiefe von 5,5 bis 8 m. Die Kais für Massengüter 1500 m bei einer Wassertiefe von 8 bis 10 m. Die Zollverschlußläger werden 8000 Geviertmeter umfassen.

(Journal of Commerce, 15. XI. 17.)

**Vorläufige Verstaatlichung der russischen Handelsflotte.** Die freiwillige Flotte und die Handelsschiffahrtsgesellschaften Rußlands wurden verstaatlicht und der Leitung der revolutionären Matrosenvereinigung unterstellt. Das Kapital der Gesellschaften wurde beschlagnahmt. (Der Welthandel, 8. II. 18.)

### Asien.

**Ein Freihafen in Wladiwostok.** Der Handels- und Industrienkongreß des fernen Ostens hat eine Entschließung angenommen, die sich für die alsbaldige Eröffnung eines Freihafens in Wladiwostok ausspricht.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 374.)

**Der Bau eines Hafens bei Vizagapatam** ist von der indischen Regierung (Präsidentschaft Madras) genehmigt. Der Plan umfaßt ausgedehnte Bagger- wie Hafenbauarbeiten. (Der neue Orient, Bd. II, S. 89.)

**Neues chinesisches Hafenprojekt.** Die Regierung hat eine Anleihe in der Höhe von 5 Millionen Dollar im Ausland abgeschlossen, um den Hafen von Hulutao[1]) zu einem Kriegshafen auszubauen. Die Arbeiten sind einem Ingenieur anvertraut, der jenem Staate angehört, der die Anleihe bewilligt hat, dessen Name aber vorläufig noch in Dunkel gehüllt bleibt.

(Der neue Orient, Bd. II, Nr. 5, S. 246.)

**Japanische Schiffahrtslinie nach Indien.** Die Toyo Kisen Kaisha beschloß die Errichtung einer Dampferlinie von Kobe nach Kalkutta über Hongkong und Singapur.

(Handelsberichten, Haag, 6. XII. 17.)

**Japanische Schiffahrtslinien nach Brasilien und Argentinien.** Neben der Osaka Mercantile Steamship Company, die bereits Dampferlinien nach Buenos Aires, Brasilien, Südafrika, Japan und China unterhält, soll die Nippon Yusen Kaisha Geschäftsstellen in Santos und Rio de Janeiro eröffnet haben und mit dem Gedanken umgehen, dasselbe in Buenos Aires zu tun.

(Welthandel, 18. I. 18, S. 8.)

**Verwirrung auf dem japanischen Frachtenmarkt.** Einer der ärgsten Punkte für den Ausfuhrhandel sind die ungleichen Frachtsätze der verschiedenen Dampfer für ein und dieselbe Ware. Es gibt nämlich drei weit auseinandergehende Preisfestsetzungen, je nachdem das Schiff von der Regierung abhängig, unabhängig oder ausländisch ist, wie aus der folgenden Zusammenstellung erhellt:

Preise für Europa (je t):

| | Abhängige | Unabhängige | fremde Dampfer |
|---|---|---|---|
| Reis . . . . | 43 sh. 3 d. | 90 sh. | 150 sh. |
| Kupfer . . . | 36 „ — | 100 „ | 100 „ |
| Fischöl . . . | 42 „ 3 „ | 100 „ | 120 „ |
| Erbsen . . . | 65 „ — | 135 „ | 150 „ |

Preise für Amerika (je t):

| | Abhängige | Unabhängige | fremde Dampfer |
|---|---|---|---|
| Porzellan . . . | 6,50 $ | 7,80 $ | 15 $ |
| Rohseide . . . | 1,00 „ | 2,00 „ | 4 „ |
| Mischladung . | 7,50 „ | 9,00 „ | 15 „ |

Die Folge davon ist, daß die Kaufleute, je nachdem sich eine billigere oder teurere Frachtgelegenheit gefunden, ihre Waren auch dementsprechend verkaufen, was manchmal die Ausfuhr minderwertiger Ware veranlaßt.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 89.)

**Staatliche Dampferlinie in Indochina.** Wie die Pariser Presse mitteilt, hat Indochina dem Mutterland während des Krieges durch Stellung von Menschen, Kapitalien und Rohstoffen so hervorragende Dienste geleistet, daß die Regierung beschlossen hat, sofort eine direkte Dampferlinie dorthin in das Leben zu rufen, um den Handel der Kolonie zu fördern, in deren Eigentum die Schiffe übergehen sollen.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 303.)

**Schiffsverbindung Calcutta—San Francisco.** Die „Pacific Mail Steamship Co." hat einen Dampferdienst zwischen Indien und der Westküste der Vereinigten Staaten eröffnet, der Singapur anlaufen soll und nur Fahrgäste I. Klasse aufnimmt. Für später sind als Zwischenstationen Colombo, Manila, Cebu und Honolulu in Aussicht genommen. (Der neue Orient, Bd. II, S. 375.)

**Holländische Dampferlinie Batavia—San Francisco.** Die „Nederland Mail Line" und der „Rotterdam Lloyd" haben eine neue Dampferverbindung über den Stillen Ozean errichtet. Acht erstklassige Schiffe unternehmen halbmonatliche Fahrten und laufen Singapur, Hongkong, Nagasaki, Yokohama und Honolulu an. Engländer wie Japaner sehen das neue Unternehmen mit scheelen Augen an.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 87.)

### Afrika.

**Die Jahreseinnahmen des Suezkanals 1917** stellten sich aus dem Schiffsverkehr allein auf 63,12 Mill. Frs. gegen 79,32 Mill. i. V.

**Hafenbau in Marokko[1]).** Die Häfen von Kenitra und Rabat sind den Konzessionären übergeben worden. Die weiteren im Bau begriffenen Häfen sind 2. Fedhala, 3. Casablanca, wo ein größerer Kai gebaut wird, der 698 m Länge besitzt. Zum besseren Schutze wird auch ein Wellenbrecher angelegt. Im neuen Hafen werden Schiffe von 3 bis 3,50 m Tiefgang Schutz finden können. 4. Mazagan; die Arbeiten schreiten rüstig vorwärts. 5. Saffi. 6. Mogador; hier beschränken sich die Arbeiten vorläufig auf das Mauerwerk des West- und Ostkais, von denen der erstere 200 m vorwärts gebracht ist.

**Nigerias neuer Kohlenhafen Port Harcourt.** Der Abbau der in Nigeria entdeckten Kohlengruben wird mit großer Energie betrieben. Man schätzt den Ertrag des Jahres 1917 auf 60 000 t. Port Harcourt ist mit breiten Wegen, Bungalows, Bureaus, Hospital, Lagerkantinen, Kohlenabladeplätzen und Fabrikanlagen, Lokomotivschuppen und Reparaturwerkstätten angelegt. Große Kohlenkippen sind gebaut, um die Schiffe möglichst schnell beladen zu können. Verschiedene englische Firmen, eine französische sowie zwei Banken sind errichtet worden. Die Vorräte an Kohlen sollen unerschöpflich sein. Die Entwicklung der neuen Industrie wird davon abhängen, ob sich die Kohle als Feuerungsmaterial für Ozeandampfer eignet.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 9. II. 18, S. 115.)

### Amerika.

**Das Anwachsen der amerikanischen Handelsflotte** im Kriege wird in folgender Tabelle veranschaulicht:

| (Schiffe über 2500 Tonnen) | Zahl der Schiffe | Tonnengehalt |
|---|---|---|
| Schiffe unter amerikanischer Flagge . . | 458 | 2 871 359 |
| Beschlagnahmte deutsche und österreichische Schiffe . . . . . | 117 | 700 285 |

[1]) Vgl. Novemberheft 1911, S. 372.

[1]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Joach. Graf v. Pfeil: „Die Häfen Marokkos" im Oktoberheft 1913, S. 249.

| (Schiffe über 2500 Tonnen) | Zahl der Schiffe | Tonnengehalt |
|---|---|---|
| Im Bau befindliche, mit Beschlag belegte Schiffe | 400 | 2 800 000 |
| Holzschiffe im Bau | 353 | 1 253 000 |
| Im Bau befindliche Schiffe aus Holz mit Eisengerüst | 58 | 207 000 |
| Im Bau befindliche Stahlschiffe | 225 | 1 663 000 |
| „Übersee-Tonnage" unter amerikanischem Register im Juni 1914 | — | 1 614 222 |
| Zuwachs seit Eintritt Amerikas in den Krieg | — | 7 880 442 |

(Newspaper Enterprise Association, Washington, 12. November.)

### b) Binnenschiffahrt.

#### Europa.

Die Bedeutung der zweiten Mündung des Rhein-Herne-Kanals[2]). Die Wichtigkeit des gesetzlich bereits festgelegten Beschlusses des preußischen Abgeordnetenhauses über den Bau einer zweiten Mündungsschleuse beim Rhein-Herne-Kanal für den Industriebezirk läßt einige Mitteilungen über die wirtschaftliche Bedeutung der Anlage angebracht erscheinen. 1916, nach kaum 2½ jährigem Betriebe, sind auf dem Kanal bereits 5 700 000 Tonnen Güter befördert worden. Das entspricht ungefähr dem Verkehr, wie er seinerzeit rechnungsgemäß für das 4. Betriebsjahr erwartet war. Mit der Errichtung einer zweiten Mündungsschleuse mußte vorgegangen werden, damit nicht in der Entwicklung des Verkehrs zwischen Kanal und Rhein eine Hemmung eintritt. Dafür, daß nach Beendigung des Krieges mit einer weiteren Steigerung des Verkehrs zu rechnen ist, sprechen folgende Gründe: 1. Die Kohlenförderung der Zechen im Gebiet des Rhein-Herne-Kanals, die während des Krieges um 30 Prozent eingeschränkt werden mußte, dürfte wieder ihre alte Höhe erlangen, zumal es nicht ausgeschlossen ist, daß ein Teil der englischen Kohlen, die früher rheinaufwärts bis Mannheim gingen, durch deutsche Kohlen ersetzt werden. 2. Infolge Einfuhr von Erzen, Holz, Getreide usw. über die Rheinseehäfen kann mit stärkeren Bergfrachten gerechnet werden. 3. Durch Bau neuer Umschlag- und Zechenhäfen, Vergrößerung vorhandener Anlagen und Anschluß neuer Werke an den Kanal wird eine größere Verkehrsmöglichkeit geschaffen. 4. Der Hafen der Stadt Mülheim, der mit 600 000—800 000 Tonnen Anfangsverkehr rechnet, wird im Frühjahr 1918 angeschlossen. Durch den bereits begonnenen, frühestens im Jahre 1922 fertigzustellenden Lippe-Kanal von Wesel bis Datteln ist die Ablenkung erheblicher Verkehrsmengen von Schleuse I nicht zu erwarten. Der Bau der 2. westlichen Kanalmündung erfordert wegen der Schwierigkeiten beim Schleusenbau 5 Jahre. Sollen nicht schwere Mißstände, nicht nur für den Rhein-Herne-Kanal, sondern für das ganze anschließende Wasserstraßennetz entstehen, so müssen die Vorbereitungen getroffen werden, um spätestens bald nach Beendigung des Krieges mit dem Bau beginnen zu können. Die Länge der neuen Mündungsschleuse ist nicht für einen, sondern für zwei Schleppzüge und eine Mehrlänge von 20 Meter für die gleichzeitige Durchschleusung bemessen; die ganze Nutzlänge der Schleuse wird daher 350 Meter betragen. Durch die Abmessungen der neuen Schleuse ist eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit des Kanals über die sich aus der Breite von 10 Meter bei den vorhandenen Schleusen sich ergebende Grenze ermöglicht. Dem Wunsch nach einer größeren Breite hat sich die Stadt Mülheim angeschlossen, welche, um den Verkehr auf der kanalisierten Ruhr nach ihrem Hafen möglichst zu erleichtern, ihrer noch im Bau begriffenen Ruhrschleuse eine Breite von 13 Metern zu geben beabsichtigt. Die zweite Mündungsschleuse wird auf 13 Meter gebracht. Die entstehenden Mehrkosten streckt einstweilen die Regierung vor unter der Annahme, daß, weil sie über das ursprüngliche Kanalprogramm des Staates hinausgehen, sie ihm von den Beteiligten rückerstattet werden, die auf die größere Schleusenbreite besonders Wert legen und davon sogleich oder in Zukunft Vorteile zu erwarten haben.

(Wasserwirtschaft, Nr. 2, S. 30.)

[2]) Vgl. Dezemberheft 1917, S. 203.

Schaffung eines Industrie-Ringkanals. Die Verkehrsschwierigkeiten im Industriegebiet, welche durch den Krieg noch gesteigert sind, beschäftigen nicht nur die in Frage kommenden Behörden unausgesetzt, sondern sind naturgemäß auch Gegenstand der Hauptsorge unserer rheinisch-westfälischen Industrie. Das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet durchziehen gegenwärtig drei ungefähr parallel laufende Wasserstraßen, von denen der Lippe-Seitenkanal sowie der Rhein-Herne-Kanal (mit Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal) bereits im Betriebe sind, während die Ruhrschiffahrtsstraße vor dem Kriege leider nicht mehr zu einem neuzeitlichen Großschiffahrtsweg ausgebaut werden konnte, ebenso die Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal. Nunmehr ist eine Gruppe von Großindustriellen an den Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, E. V., in Witten, den Träger des Ruhrschiffahrtsgedankens, herangetreten mit dem Vorschlage, gleichzeitig mit dem Ausbau des Ruhrstromes die Schaffung einer östlichen Querverbindung zwischen den drei Wasserstraßen mit den Ruhrabmessungen (für 1700-Tonnen-Schiffe) in Aussicht zu nehmen. (Welthandel, 18. I. 18, S. 4.)

Neue Kanalpläne zwischen Weichsel und oberer Oder. Der unteren Weichsel fehlt eine bequeme Verbindung mit der oberen Oder. Der Bromberger Kanal mit der Netze bildet nur einen sehr dürftigen Ersatz. Dieser Wasserweg ergibt für die meisten Verbindungen, namentlich für den Verkehr zwischen Oberschlesien mit seinen reichen Mineralschätzen und Danzig, das für Oberschlesien ein wichtiger Einfuhrhafen von schwedischen Eisenerzen ist, so weite Wege, daß zu gewöhnlichen Zeiten der Eisenbahntransport dem Wasserwege vorgezogen wird. Deshalb wird schon seit längerer Zeit der Bau von Abkürzungskanälen in Betracht gezogen, für die am 7. November 1917 auf der Breslauer Tagung des Schles. Provinzialvereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt vom Posener Landesbauinspektor Freystedt und vom Danziger Hochschulprofessor Geh. Reg. Rat Ehlers genaue Vorschläge gemacht worden sind.

In Frage kommt zunächst ein Kanal zwischen Glogau und Posen durch das Obrabruch. Durch ihn würde der Weg von Breslau nach Posen von 600 auf 300 km abgekürzt werden. Zum andern wird vorgeschlagen ein Warthe—Netze-Kanal, etwa zwischen Obornik und Nakel. Er würde den Weg von Posen nach Bromberg von 400 auf 160 km abkürzen. Durch beide Kanäle würde der Weg von Danzig bis Kosel, dem Eisenbahn-Umschlagshafen an der oberen Oder, der jetzt 1000 km beträgt, auf 800 km abgekürzt werden. Zum unmittelbaren Anschluß der oberschlesischen Gruben an den Wasserstraßenverkehr ist die Erbauung eines die obere Oder mit der oberen Weichsel verbindenden Kanals erforderlich. Das würde wohl in zweckmäßiger Weise durch den Malapane-Kanal geschehen, der von Oppeln über Myslowitz in die obere Weichsel führt. Lebhaft erörtert worden ist endlich neuerdings eine vom Malapane-Kanal unweit Oppeln nach Norden abzweigende Kanalverbindung, die den deutsch-polnischen Grenzfluß, die Prosna, benutzt, also Kalisch berührt, bei Thorn in die Weichsel mündet und eine Abzweigungslinie über Konin nach Lodz aufweist. Der Weg von Danzig nach Kosel, der durch den Warthe—Netze- und den Obra-Kanal um 200 km abgekürzt wird, würde dann eine weitere Abkürzung um 160 km auf 640 km erfahren. Durch den Prosna-Kanal in Verbindung mit dem Malapane-Kanal würde Danzig für Wien der

nächste Seehafen sein. Die Verbindung Danzig—Wien würde dann 969 km betragen, also noch rund 30 km kürzer sein als die jetzige Binnenwasserstraße zwischen Danzig und Kosel. Die Länge des Malapane-Kanals beträgt 151, die des Prosna-Kanals 185, die des Warthe-Weichsel-Kanals 104 km; die Warthe muß auf 53 km Länge reguliert werden. Die gesamten Kosten werden auf 185 Mill. Mark veranschlagt.

(Dr. H. Steinert: „Neue Wasserverbindung zwischen Oder und Weichsel" in „Wasserwirtschaft", 1917, S. 391 und Dr. Fehrmann: „Weichselschiffahrtsfragen" in der „Schiffahrt-Zeitung Nr. 5, S. 6.)

**Hafen- und Kanalbau im Rußgebiet (Ostpreußen).** Kaukehmen soll durch einen 3 km langen Kanal mit dem nördlich vorbeifließenden Rußstrom in Verbindung gebracht werden. In Kaukehmen plant man den Bau von Hafenanlagen mit Anschluß an die Gleise der Kleinbahn, die über Neukirch nach Tilsit führt. Voraussichtlich wird der Kanal für Kähne von 300 t Tragfähigkeit gebaut werden. Die Kosten für den Bau des Kanals und des Hafens sind auf 310 000 Mark veranschlagt.

(Die Wasserwirtschaft, 1918, S. 48.)

**Schiffbarmachung der Maros (Ungarn).** In Arad werden wegen der Errichtung einer Aktiengesellschaft mit mehreren Millionen Kronen für die Schiffbarmachung des Marosflusses derzeit Verhandlungen gepflogen.

(Wasserwirtschaft, Nr. 2, S. 24.)

**Die Aussichten des Twenthe-Kanals**[1]) werden in beteiligten Kreisen Hollands als recht günstig betrachtet. Der in Betracht kommende Landstrich, der sich bisher ganz auf die Eisenbahn angewiesen sah, hatte i. J. 1915 einen Bahn-Güterverkehr von 840 000 t. Die Handelskammern und großen Fabriken in Almelo, Enschede, Hengelo und Oldenzaal wollen 5 Mill. Gulden für den Bau beisteuern.

(Dr. A. van Heyst: „Plannen voor een Kanaal naar Twenthe en den Gelderschen achterhoek" in „Tijdschrift voor economisde geographie" 1918, S. 1—11.)

**Schiffbarmachung der holländischen Maas.** Die Maas kennzeichnet sich durch sehr abwechselnden Wasserstand, da sie ausschließlich bewässert wird durch die Niederschläge im Lande selbst. Während in Frankreich und Belgien die Maas auf einer bestimmten Wassertiefe gehalten wird, steht bei Maastricht manchmal so wenig Wasser, daß selbst Passagierboote kaum fahren können. Die Fahrt unterhalb Maastricht geht bis jetzt über den Kanal „Zuid Willems Vaart", der schon lange nicht mehr genügt, und den nur Schiffe von höchstens 511 t befahren können; auch hat dieser Kanal nicht weniger als 21 Schleusen. Das Befahren des Kanals ist zeitraubend und kostspielig. Durch Verbesserung der Maas würden die Kohlenminen der Provinz Limburg eine gute Wasserstraße nach den übrigen Gegenden der Niederlande erhalten. Außerdem würde das lothringische Industriegebiet, das leicht durch einen Kanal mit der Maas verbunden werden kann, mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet erfolgreich konkurrieren können. Vor dem Kanal „Zuid Willems Vaart", der teilweise über belgisches Gebiet führt, hat die Maas den Vorteil, daß sie ab Maastricht nur durch holländisches Gebiet läuft. Die Schiffahrt auf der verbesserten Maas würde leicht mit den Eisenbahnen konkurrieren können.

(Scheepvaart, Nr. 10 488.)

### Asien.

**Binnenschiffahrtspläne für Sibirien.** Da die sibirische Bahn immer weniger imstande ist, die aus Sibirien kommende Gütermenge zu befördern und da andere Verkehrsmittel ebenfalls besonders knapp sind, so beabsichtigt man jetzt, die sibirischen Flüsse stärker für den Verkehr auszunützen und dadurch einerseits den Verkehr in Sibirien selbst zu beleben, andererseits den Handel über die nördlichen Flußmündungen durch das Eismeer zu fördern. Ständige Dampferlinien sollen auf den Flüssen Selenga, Lena, Schilka, Argun, Amur, Seja, Silindsha, Amgun, Tunguska, Ussuri und anderen Nebenflüssen des Amur ins Leben gerufen werden, wofür nötigenfalls staatliche Unterstützungen in Aussicht genommen sind, wenn der Staat nicht selbst einen Dampferbetrieb aufnimmt. Bisher sind staatliche Unterstützungen bereits bezahlt für Dampferlinien auf der Selenga 15 900 Rubel, auf der Lena 31 600 Rubel, auf der Schilka und dem Argun 227 938 Rubel und auf anderen Flüssen 94 892 Rubel. Eine weitere Ausdehnung des Verkehrs wird allerdings durch den Mangel an Dampfern und Motorbooten erschwert.

(Wasserwirtschaft, Nr. 1, S. 16.)

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Ein Luftpost-Verkehr Windau-Ösel** ist für die Dauer der Schiffahrtsbehinderung durch Eis von der deutschen Heeresverwaltung eingerichtet worden, um die deutschen Streitkräfte, die auf Ösel stationiert sind, auch im Winter mit Post zu versorgen.

**Ein Flugpostverkehr London—Paris** wird für den Frieden vorbereitet. Das neue Luftministerium hat die Vorbereitungen zu leiten. (Pall Mall Gazette, 14. I. 18.)

**Ein täglicher Luftpostdienst Schweden—Finland** ist im Laufe des Februar eingerichtet worden. Der bekannte schwedische Flieger Dahlbaeck steht an der Spitze des Unternehmens. (Stockholms Dagblad, 22. I. 18.)

**Luftpostlinien in Dänemark** sind geplant auf den Strecken Kopenhagen—Odense—Fredericia—Esbjerg, Kopenhagen—Kallundborg—Aarhus, Kopenhagen—Aalborg sowie Kopenhagen—Göteborg—Christiania. Möglichenfalls wird der Betrieb dieser Linien verstaatlicht.

(Stockholms Dagblad, 12. I. 18.)

### Amerika.

**Die Zahl der ständigen Luftpostlinien in Amerika** beträgt zurzeit bereits 37.

(Dtsch. Levante-Ztg., 1918, S. 11.)

## IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Die Leistungen des Nauener Funkenturms im Kriege.** Der Funkenturm in Nauen, der ursprünglich nur für Versuchszwecke errichtet war, hat bereits seit Kriegsbeginn auch Privattelegramme befördert, deren Zahl so stark anwuchs, daß schließlich 150 000 Wörter monatlich in der Richtung nach Amerika ausgegeben wurden. Für die Steigerung des Verkehrs spricht die Tatsache, daß im Jahre 1915 etwa 1,33 Millionen, 1916 etwa 2,58 Millionen und bis September 1917 etwa 3,68 Millionen Wörter verarbeitet wurden. Ermöglicht wurde diese Steigerung hauptsächlich dadurch, daß es gelang, die Geschwindigkeit der Übermittlung von etwa 100 auf etwa 250 Buchstaben in der Minute zu erhöhen. (Tag, 3. II. 18.)

**Direkter Telefunken-Verkehr Holland—Java**[1]). Der Minister für Wasserstraßen hat 5 Mill. Gulden zur Errichtung einer drahtlosen Station für die Absendung und den Empfang drahtloser Telegramme nach und von Indien angefordert. Die Telefunken-Gesellschaft in Berlin wird demnächst die Empfangseinrichtung und in etwa 1½ Jahren die Abgabeeinrichtung fertigstellen. Die Bestandteile der Station sind in Java schon eingetroffen.

---

[1]) Dezemberheft 1917, S. 303.

[1]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 191.

Ein französischer Funkenturm für den direkten drahtlosen Telegraphenverkehr mit Nordamerika soll an der französischen Westküste erbaut werden. Es soll mit Wellen von 15 000 m Länge gearbeitet werden. Man hofft bis zu 10 000 Worten täglich telegraphieren zu können. (Journal télégraphique, 25. XI. 1917, S. 188.) — Welches System dabei zur Anwendung gelangt, ist nicht angegeben. Man sollte an das Marconi-System denken, doch ist nicht anzunehmen, daß die ganz in englischem Sinne geleitete Marconi-Gesellschaft die Hand bieten wird, um die ohnehin rasch fortschreitende Zersetzung des englischen Welt-Telegraphenmonopols zu fördern.

**Drahtloser Telegraphenverkehr Norwegen—Vereinigte Staaten.** Die drahtlose Telegraphenstation in der Nähe von Stavanger[1]) wird wahrscheinlich im Laufe des Januar fertiggestellt und dann sofort der Verkehr mit Amerika beginnen. (Berlingske Tidende, 29. XII. 17.) — Die korrespondierende Station ist Chatham (Mass.)[2]).

**Eine Funkenstation des Vatikans.** Der Vatikan will eine Station für drahtlose Telegraphie auf der Peterskirche errichten. Die italienische Regierung hat angesichts der Überlastung der Telegraphenlinien durch die Depeschen des Vatikans diesem Plan zugestimmt. (Tijd.) — Der Plan entspringt offenbar dem päpstlichen Bestreben, sich von der Überwachung durch die italienische Regierung zu befreien.

[1]) Vgl. Jahrg. 1916, S. 32. [2]) Vgl. Jahrg. 1916, S. 70.

### Asien.

**Funkenstation in Hongkong.** Man ist gegenwärtig am Werk, eine Empfangsstation auf der Sternwarte Hongkong einzurichten. Der Mast wird 150 Fuß hoch werden. Die Meldungen sollen sich vorläufig nur bis Schanghai, Manila und Hanoi, möglicherweise nach Tsingtau und Japan erstrecken, nach dem Kriege aber bis Kap Aguilar.
(Der neue Orient, Bd. II, S. 305.)

### Amerika.

**Neue Seekabel Para—Barbados und Rio de Janeiro—Ascension** sind von der brasilianischen Regierung der „Western Telegraph Company" konzessioniert worden.
(Electrician.)

**Drahtlose Telephonie Washington — Paris.** Dr. Alexander Graham Bell hat in einer in Brantford (Ontario) gehaltenen Rede mitgeteilt, daß Ferngespräche zwischen Washington und Paris mit Hilfe von Telephonen, die an drahtlose Telegraphenapparate angeschlossen waren, geführt worden sind, so daß es demnächst möglich sein dürfte, drahtlose Ferngespräche mit der ganzen Welt zu führen. (Lloyds List, 19. XII. 17.)

# Literatur-Umschau.

**Die Wirkung des Krieges auf Englands Stellung zum Kanaltunnel**[1]) erörtert Dr. Oscar Wingen im „Weltwirtschaftlichen Archiv"[2]):

„. . . Der Krieg hat den alten Plan wieder auf die Tagesordnung der öffentlichen Diskussion gesetzt. Seine Verfechter behaupten, die Kriegserfahrungen hätten den großen Nutzen, ja die Notwendigkeit der Erbauung einer direkten Verkehrsverbindung Englands mit seinen Verbündeten unwiderleglich erwiesen. Man beklagt sein Nichtvorhandensein geradezu als nationales Unglück und schildert, welchen militärischen und wirtschaftlichen Wert eine Unterwassereisenbahn für die Stellung der Entente im Weltkriege gehabt hätte. „Ein jeder kann begreifen, was die Nation dadurch verloren hat, daß sie den Bau dieses unumgänglich notwendigen Verkehrsmittels vor dem Ausbruch des Weltkrieges unterlassen hat", schreibt Lord Sydenham im Vorwort zu einer Propagandaschrift der Channel Tunnel-Gesellschaft[3]). „Deshalb ist die Opposition gegen den Kanaltunnel aus militärischen und politischen Gründen — wirtschaftliche Einwände waren niemals haltbar — nun verschwunden", heißt es weiter in dem Artikel Sydenhams. Der Lord geht dann ein auf die Vorteile, die der Tunnel für die Kriegführung gebracht haben würde: es liegt kein Grund vor, die Angaben Sartiaux', daß der Tunnel täglich 30 000 Mann und 30 000 Tonnen Güter hätte bewältigen können, zu bezweifeln, ja, „es ist wahrscheinlich, daß sich eine stärkere Verkehrsintensität hätte erzielen lassen". Einsparung an Schiffsraum und Arbeitskräften wäre eine weitere Folge gewesen. Unschätzbar der militärische Vorteil, Truppen und Kriegsmaterial direkt von England nach Ypern oder der Somme schaffen zu können! Erst nach dem Kriege wird es sich zeigen, was der Tunnel hätte leisten können. „Was wir durch politische Verständnislosigkeit (impolicy) verloren haben, kann man als nationales Unglück bezeichnen, das auch unsere Verbündeten in Mitleidenschaft zieht." . . .

Arthur Fell schreibt u. a.[4]): „Der Verlauf des Krieges hat die Richtigkeit der Beweisführung der Kommission zugunsten des Kanaltunnels erwiesen. Er hätte, wenn er vorhanden gewesen wäre, jeden Soldaten, jede nach Frankreich geschickte Tonne Material, sowie große Mengen Kohle und andere von der Regierung Frankreichs benötigte Materialien aufnehmen können. Ebenso würde er die Verwundeten aus Frankreich ihren Hospitälern in England zugeführt haben. Durch ihn würden Millionen von Tonnen Schiffsraum für anderweitige Verwendung verfügbar geworden sein. Die Frachten wären nicht so übermäßig hoch und die Nahrungsmittel niedriger im Preis gewesen." Der schon genannte englische Ingenieur Fox schrieb in dem ersten Heft der von der zur Stärkung der Beziehungen zwischen den Verbündeten begründeten Vereinigung „Amitié Franco-Etrangère" herausgegebenen „Revue Franco-Etrangère": „Es übersteigt alle Schätzungen, wie groß die Ersparnis an Leiden und Geld gewesen wäre. Jeder Soldat, jedes Pferd, jedes Pfund Munition, alle Geschütze, Fahrzeuge, nahezu die gesamten Lebensmittel wären zu den geringsten Unkosten über den Kanal geschafft worden. Die Arbeiterarmeen in den Docks beider Länder, die langen Reihen von Schiffen mit Holz, Pferden, Petroleum, Futtermitteln, Kohlen, Koks und Lebensmitteln wären nicht nötig gewesen."[5]). Um noch eine französische Stimme zu nennen, so führte Alglave in einem Vortrag über den Kanaltunnel, den er im Pariser Conservatoire des arts et métiers hielt, aus, die Existenz des Tunnels würde die Lebenshaltung durch Erniedrigung der Frachtkosten im Kriege ganz erheblich wohlfeiler gestaltet und die Verkehrsstörungen in den französischen Häfen vermieden haben[6]).

. . . Man hat sich über die voraussichtliche Rentabilität des Kanaltunnels in Friedenszeiten genaue Rechenschaft zu verschaffen versucht; die eingehendste dieser Rentabilitätsberechnungen rührt von Daniel Bellet her[7]).

[1]) Vgl. den Aufsatz im Aprilheft 1913, S. 8.
[2]) Dezemberheft 1917, S. 513—531: „Der englisch-französische Kanaltunnel".
[3]) „Financial Times", 23. X. 16.
[4]) „Financial Times", 16. VIII. 16.
[5]) „Manchester Guardian", 21. XII. 16.
[6]) „Temps", 9. III. 16.
[7]) „Economiste français", 4. XI. 17.

In Betracht kommen für den Tunnelverkehr in erster Linie der Personenverkehr und in zweiter Linie die Verfrachtung von hochwertigen und leichtverderblichen Gütern, bei denen die Schnelligkeit der Beförderung von Bedeutung ist. Daneben wird der Tunnel aber auch eine gewisse Menge von gewöhnlichen Frachtgütern an sich ziehen. Bellet stellt nun für 1925 etwa, dem bei Annahme der ungünstigsten Bauverhältnisse voraussichtlich ersten Betriebsjahr des Tunnels — stets die niedrigsten Betriebsziffern angenommen, sowie auf Grund der niedrigsten Tunneltarifsätze — folgende Jahresrechnung auf:

1. Einnahmen.

| | | |
|---|---|---|
| Personenverkehr | 28 600 000 | Frcs. |
| Gepäck | 2 860 000 | „ |
| Postpakete | 4 000 000 | „ |
| Eilfrachtgüter | 1 500 000 | „ |
| Gewöhnliche Frachtgüter | 15 000 000 | „ |
| Insgesamt | 51 960 000 | Frcs. |

2. Ausgaben.

| | | |
|---|---|---|
| Unterhaltungskosten | 15 000 000 | Frcs. |

3. Reinertrag.

| | | |
|---|---|---|
| Rohertrag minus Unterhaltungskosten | 36 960 000 | Frcs. |

Verzinsung des Anlagekapitals rund 9%.

Die Haupteinnahme würde dem Tunnel demnach aus dem Personenverkehr erwachsen. Bellet geht davon aus, daß im Jahre 1913 1 802 000 Personen den Kanal auf dem Seewege überquert haben. . . . Für die Beförderung durch Eilfracht rechnet Bellet mit folgenden Mengen:

Postsachen 2000 Tonnen; Tarifsatz für die Tonne 100 Frcs.

Kaufmannsgüter 20 000 Tonnen; Tarifsatz für die Tonne 25 Frcs.

Obst und Lebensmittel 40 000 Tonnen; Tarifsatz für die Tonne 20 Frcs.

Was die gewöhnlichen Frachtgüter angeht, so ist anzunehmen, daß der größte Teil wie bisher den Seeweg aufsuchen wird, immerhin liegt kein Grund vor, der dagegen spräche, daß nicht ein Teil sich die Vorteile des Schienenweges — direkte Fracht ohne Umladung, schnellere Beförderung — zunutze machen würde. Im Jahre 1913 belief sich der Warenverkehr per Schiff im Kanal auf ungefähr 6 Millionen Tonnen, davon könnten für den Kanaltunnel 1 350 000 Tonnen in Anschlag gebracht werden.

Der Jahresverkehr kann im Niedrigstfalle auf 20 000 Personenzüge, 2000 Postzüge, 1000 Züge mit leichteren Kaufmannsgütern und 7000 Güterzüge veranschlagt werden. Soweit die Rentabilitätsberechnung von Billet. . . .

. . . Ausschlaggebend für das Schicksal des Kanaltunnels ist und bleibt die Stellung der englischen Regierung zu dem Projekt, und da deutet nichts darauf hin, daß sie dem Plan günstiger gegenübersteht als in vergangenen Jahren. Am 26. Oktober 1916 wurde von dem damaligen Premier, Asquith, eine Abordnung der parlamentarischen Tunnelkommission empfangen. Auf die Rede des Vorsitzenden Arthur Fell, der betonte, daß der Krieg die Notwendigkeit des Tunnelbaues evident gemacht habe, erwiderte der Staatsmann: Der Krieg habe das Projekt allerdings in einem neuen Lichte gezeigt, wodurch eine erneute unparteiische Prüfung des Planes notwendig geworden sei. Diese Prüfung läge dem Landesverteidigungsrat ob und solle vorgenommen werden, sofern die sonstige Arbeitsüberlastung mit Angelegenheiten der Kriegführung Zeit dafür erbrigen lasse. Auf jeden Fall sei es keine dringliche Angelegenheit, da die Inangriffnahme des Tunnels während der Dauer des gegenwärtigen Krieges nicht in Frage käme. Mehr könne er der Deputation nicht erklären[8]). Auf eine Anfrage im Unterhause erklärte dann Bonar Law am 17. April 1917, der Plan des Kanaltunnels wäre sorgfältig geprüft worden, aber man halte es nicht für angängig, in dieser Frage während des Krieges weitere Schritte zu tun[9]). Am 16. August des genannten Jahres erwiderte dann der englische Schatzkanzler auf eine erneute Anfrage des Abgeordneten Fell, das Kabinett habe die Frage in Gemeinschaft mit militärischen und Marineautoritäten beraten und sei der Ansicht, daß in dieser Sache während des Krieges nichts weiter unternommen werden könne[10]).

. . . Es ist weniger das wirtschaftliche Moment, das für das Schicksal des Tunnels als ausschlaggebend in Betracht kommt, das Projekt steht und fällt mit der Beurteilung, die seine strategisch-militärische Seite erfährt. Und hier läßt sich sagen: besäße der Tunnel die ihm nachgerühmten militärischen Vorteile, und befände sich die Kontrolle über ihn völlig in der Hand Englands, dann würde das britische Kabinett keinen Augenblick zögern, dem Plane seine uneingeschränkte Sanktion zu erteilen, aber diese beiden Voraussetzungen sind eben in keiner Weise gegeben. . . . Ein Unfall innerhalb des Tunnels — und sein ganzer Wert kann in Frage gestellt sein. Die Tunnelköpfe würden natürlich im Kriegsfalle den heftigsten Angriffen der feindlichen Luftfahrzeuge ausgesetzt sein. England müßte also für alle Fälle eine vorher nicht abzuschätzende Zahl von Transportschiffen trotz des Kanaltunnels bereithalten. Aber selbst wenn die feindlichen Luftangriffe die Transporte nicht zu hemmen vermöchten, die verwundbarste Stelle dieser strategischen Bahn liegt darin, daß sie in ein fremdes Gebiet ausmündet. Sollte man wirklich den Bau des Tunnels auf die sehr gewagte Hypothese gründen, daß man mit Frankreich „up ewig ungedeelt" sein wird? . . . Schon im Fall einer Neutralitätserklärung Frankreichs ist der kostspielige Tunnel für seinen wertvollsten Dienst unbrauchbar geworden. Dafür aber, daß Frankreich in einem kommenden Krieg wieder das Aufmarschgelände für England abgibt, sind keine Garantien zu geben. Erst dann wäre der Kanal-Tunnel als Aufmarschstraße gesichert, wenn England selbst die Kontrolle und Bewachung des französischen Brückenkopfes übernähme, wie es den Suezkanal ganz in seine Gewalt gebracht hat, nur wenn Calais englisch wird, kann sich das britische Volk in Zeiten politischer Spannung dem ruhigen Gefühle hingeben, eine gesicherte, schnelle Verbindung mit dem Kontinent zu haben, und auch das außerdem nur, wenn Frankreich politisch und militärisch im Einverständnis mit London arbeitet! . . ."

**Die Aussichten einer teilweisen Ablenkung des Seeverkehrs auf mitteleuropäische Verkehrswege** erörtert Geh. Ob. Reg. Rat Prof. Dr. Gottfried Zoepfl im 6. Heft der Vereinsschriften der Dtsch. Weltwirtschaftl. Gesellschaft[1]). Aus dem Inhalt des Heftes, das den Mitgliedern der Gesellschaft zugegangen ist, seien die folgenden Ausführungen hervorgehoben, die einige frühere Darlegungen des Verfassers[2]) ergänzen:

„ . . . Ein kontinentales mitteleuropäisches Strebeziel als allgemein orientierender Gesichtspunkt ist bis in die neueste Zeit in der Verkehrspolitik keines mitteleuropäischen Staates zu finden gewesen. . . . Freilich, bei dem Bau einzelner großer mitteleuropäischer Eisenbahnlinien, wie der Brennerbahn, der Balkananschlußbahnen und besonders der Gotthardbahn, hatte man früher viel von mitteleuropäischem Überlandverkehr mit politischer Tendenz gesprochen und geschrieben. Wenn das alles in Erfüllung gegangen wäre, richtiger gesagt, wenn die berufenen auswärtigen Politiker, was sie heute sein sollten, durch und

[8]) „Times", 28. X. 16.

[9]) Parlamentsbericht der „Times", 18. IV. 16.

[10]) „Times", 17. VIII. 17.

[1]) „Mitteleuropäische Verkehrspolitik". Carl Heymanns Verlag 1918.

[2]) April-Maiheft 1916, S. 32.

durch volks- und besonders weltwirtschaftlich gebildet wären und die geringen Verkehrsmöglichkeiten der Eisenbahn im Güterverkehr auf weite Entfernungen richtig eingeschätzt hätten, wäre z. B. unser politisches Verhältnis zu Italien in neuerer Zeit sicher anders bewertet worden und damit vielleicht die ganze jetzige politische Katastrophe anders verlaufen. Hatte man doch gehofft, durch die Gotthardbahn den Italienern die wichtigsten Lebensbedürfnisse — nur bei diesen hat der Verkehr eine hochpolitische Bedeutung — namentlich auch die notwendige Kohle liefern und Italien von England unabhängiger machen zu können. Aber die englische Kohle beherrscht Italien vollständig und drang bis in die Westschweiz ein, und damit der englische politische Einfluß. Auf dem Balkan hatte England jahrzehntelang gegen den verkehrspolitischen Anschluß an Mitteleuropa gearbeitet, um die abgeschnürten Länder besser beherrschen und ausbeuten zu können. Als dann die Anschlußbahnen kamen, war der englische Seeverkehr schon organisiert, und da kein Anzeichen einer mitteleuropäischen Verkehrspolitik bemerkbar wurde, sondern nur der deutsche Seeverkehrswettbewerb mit England, der sich bald auch selbst auf die türkischen und Süddonauhäfen verlegte, war die ohnedies beschränkte Wirkung der Eisenbahnbauten nach der Festlandsrichtung bereits aufgehoben. Politisch zeigte sich dies ganz auffallend, z. B. bei dem immer mehr westeuropäisch werdenden Rumänien. Auch die jüngste Überlandlinie des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes, die Tauernbahn, hat m. E. nicht die Bedeutung, die ihr bei der Hauptversammlung des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins im Oktober 1911 in München der damalige Reichsrat Freiherr v. Soden zusprach. Daß diese Eisenbahnverbindung die Donauschiffahrt für Bayern entbehrlich oder auch nur weniger wichtig mache, wie damals verschiedentlich angedeutet wurde, kann ich nicht finden. Es wird nur in gewissem Maße das Hinterland von Triest in Deutschland und auch in Bayern durch die Bahn vergrößert werden. . . .

. . . Was heißt denn eigentlich „Konkurrenz“ des Seewegs mit dem mitteleuropäischen Überlandwege? Doch wohl bei richtiger Beurteilung ein Wettbewerb mit gleichen Waffen, also namentlich auch mit gleichmäßiger Unterstützung der Regierungen. Was ist aber alles für unseren Seeverkehr geschehen! Wie viele Hunderte von Millionen sind allein für die Unterweser- und Unterelberegulierung, des Dortmund-Ems-, Elbe-, Trave-, Nordostseekanals, Hafenanlagen in Hamburg, Bremen, Stettin, für Lehranstalten und Wohlfahrtseinrichtungen aufgewendet worden! Und nicht genug damit, wie ist die Tarifpolitik der Eisenbahnen bestrebt gewesen, mit den geringsten Vorfrachten den Seehafenverkehr zu belasten! Wir gönnen dies alles dem Seeverkehr! Aber wenn die beteiligten Regierungen mit derselben Energie und Liberalität den Überlandverkehr fördern, wenn sie nur zum Beispiel den Levanteumschlagtarif für den Überlandverkehr unserer Binnenkanäle einführen würden, ist die Konkurrenzfähigkeit unserer Kanäle mit dem Seewege überhaupt gar keine Frage mehr. Und warum sollten sie es nicht? Doch nur dann, wenn das alte Vorurteil herrschend bleibt, daß dieser binnenländische Weltverkehr nicht genau so berechtigt ist und ebenso viel Wert hat, wie der Seeverkehr, und daß das süddeutsche Binnenland nicht ebensoviel Anspruch hat, an Deutschlands Weltverkehr teilzunehmen, wie das norddeutsche Küstenland. Und dabei würde es sich selbst bei Überlassung des gesamten Levanteseeverkehrs an den Binnenweg nur um 300 Millionen Mark des deutschen Seehafenverkehrs handeln, dem dann also immer noch 70 % von 20 Milliarden minus 300 Millionen Mark = 13 700 000 000 blieben! Erreichte man durch diese Zuweisung weiter nichts, als eine ausreichend organisierte, weil stets beschäftigte Binnenschiffahrtsflotte für den Kriegsfall bereitzuhaben, so wäre sie schon dadurch gerechtfertigt. Und wie ich die Hamburger und Bremer kenne, sie würden es uns gönnen. . . .“

Die deutsche Kaliindustrie und ihre Zukunftsaussichten behandelt ein Aufsatz der „Deutschen Wirtschafts-Zeitung“[1]):

„Deutschland besitzt das Weltmonopol für Kali. Schon vor dem Kriege strengte sich das Ausland an, außerhalb der Reichsgrenzen Kali zu finden. Des öfteren wurden Nachrichten über Kalifunde in Frankreich, Spanien, Rußland, Österreich, Kalifornien in die Welt gesetzt. Nirgends jedoch ergab sich die Vorbedingung für einen Kalibergbau, der den Vergleich auch nur mit einem deutschen Kaliwerk hätte aushalten können. Im Kriege leidet das feindliche Ausland schwer unter dem Mangel an Kali. Die Erntezahlen für Getreide und Baumwolle in den wichtigsten Produktionsländern zeigen den schmerzlichen Einfluß der fehlenden Kalidüngung. Doch auch die jetzt mit erhöhtem Eifer angestellten Kaliforschungen sind ohne Ergebnis geblieben, und nach dem Kriege wird die ganze Welt, werden auch die jetzt zum Wirtschaftskampf entschlossenen Feinde, wieder um Lieferungen von deutschem Kali bitten müssen. . . . Obgleich die ganze Welt das Kali ausschließlich aus Deutschland bezog, konnte die Steigerung des Absatzes von Kali doch mit der Zunahme der Produktionsfähigkeit der Kaliwerke nicht Schritt halten. Die Kalischachte mußten sich von Jahr zu Jahr größere Einschränkungen ihrer Kaliförderung gefallen lassen. Die Vereinigung der deutschen Kaliwerke, das Kalisyndikat, sah schließlich seine Hauptaufgabe darin, neuen Absatz zu erschließen, nur um einigermaßen die förderfähigen Kalimengen unterzubringen. Es mußte eine großzügige Propaganda für die Kalidüngung im Inlande und Auslande entfalten.

Wie weit hat nun der Krieg diese Verhältnisse geändert? . . . Da die Ausfuhr stockte, so war eine Verminderung der Kaliförderung zunächst nur natürlich. Bald aber zeigte sich ein derartig starker Kalibedarf der deutschen Landwirtschaft, daß die Kaliwerke wieder mit allen Mitteln eine Zunahme der Förderung erstreben mußten. Zum Teil infolge des Mangels an anderen Düngemitteln ist jetzt nach drei Kriegsjahren der Kalibedarf der deutschen Landwirtschaft allein so groß, wie früher der Kalibedarf der ganzen Welt insgesamt. Die deutsche Landwirtschaft erhält gegenwärtig etwa ein Zehntel weniger Kali geliefert, als früher die Landwirtschaft der ganzen Welt bekam. . . . Die Förderung der deutschen Kaliwerke bleibt jetzt, nach drei Kriegsjahren, nur wenig hinter der höchsten Kaliförderung zurück, die im Jahre 1913 erreicht worden war. Beim Friedensschluß werden die Schwierigkeiten verschwinden, die jetzt einer vollen Ausnutzung der Produktionsfähigkeit entgegenstehen. Der Bedarf an Kali wird bedeutend größer sein als vor dem Krieg. Denn die deutsche Landwirtschaft verbraucht viel mehr als früher, und die Landwirtschaft anderer Länder hat geradezu Hunger nach Kali. Die Ackerbauberichte aus den Vereinigten Staaten und anderen Ländern geben den besten Beweis dafür.

Wird nun die deutsche Kaliindustrie diesen größeren Bedarf befriedigen können? Von maßgebender Stelle der deutschen Kaliindustrie wird dazu folgendes gesagt: Wenn genügend Arbeiter, Transportmittel und Kohlen vorhanden sind, so können die deutschen Kaliwerke in wenigen Wochen das Doppelte ihrer jetzigen Förderung leisten. D. h. also, sie werden beinahe das Doppelte der höchsten Friedensproduktion leisten können. An eine Erschöpfung der Kalilager, die fast über ganz Deutschland verbreitet sind, kann überhaupt nicht gedacht werden. Man übertreibt nicht, wenn man sagt, daß der deutsche

[1]) Jahrg. 1918, Sp. 46: „Die deutsche Kaliindustrie im Kriege“.

Kalibergbau den Bedarf der ganzen Welt noch auf mehr als 500 Jahre decken kann. Die Kalilager sind geradezu unerschöpflich. Es gibt in Deutschland jetzt 209 fertig ausgebaute Kaliwerke. Von diesen haben viele noch für ihre Schächte Abbauvorräte für Jahrhunderte. Kurze Zeit nach Wiederherstellung der normalen Verhältnisse kann die deutsche Kalierzeugung auf den doppelten Wert ihres jetzigen Umfanges gehoben werden. Sie würde dann einen Wert von ungefähr 500 Millionen Mark erreichen. Nach einigen Friedensjahren, die dem Ausbau der Werke gewidmet sind, könnte sogar mit einer Produktion von einer Milliarde gerechnet werden. Aus diesen Ziffern läßt sich ersehen, welch große Rolle der Kalibergbau spielen wird, wenn es nach dem Kriege gilt, durch Ausfuhr die deutsche Valuta wieder auf ihren normalen Stand zu bringen. . . ."

**Landwirtschaft, Industrie, Handel und Verkehrswesen in Finland** behandelt ein Aufsatz der „Wirtschaftlichen Beilage zur Allgemeinen Korrespondenz"[1]):

„. . . Nur ein kleiner Teil des finnischen Bodens wird landwirtschaftlich bebaut. Die Ernte deckt nicht den Bedarf des Landes. Hafer und Gerste sind, wie bei dem Klima nicht anders zu erwarten, die Hauptfrüchte, daneben Kartoffeln und Roggen. Das Jahr 1914 zeigt folgende Erntezahlen:

| | | |
|---|---|---|
| Weizen | 69 000 | Hl. |
| Gerste | 3 979 000 | „ |
| Roggen | 1 521 000 | „ |
| Hafer | 6 897 000 | „ |
| Kartoffeln | 6 603 000 | „ |

Wie weit die Erträge durch rationellen Anbau vergrößert werden können, entzieht sich der Beurteilung. Die Viehzucht ist bedeutender. Der Viehbestand an Pferden, über drei Jahre alt, war 294 000, an Hornvieh, über zwei Jahre alt, 1 167 000. Zum Vergleich wurden in Dänemark 538 000 Pferde und 2 453 000 Stück Hornvieh gezählt, allerdings ohne Altersangabe. Die Hauptfläche des Landes bedecken Wälder und Gewässer. Die Kronforsten allein haben einen Umfang von 12½ Millionen Hektar. Sie bilden einen gewaltigen Nationalreichtum, der von Jahr zu Jahr im Werte steigt. Es sei nur auf die zunehmende Holzknappheit und die Holzteuerung hingewiesen. Die Kronforsten dürften an die Republik übergegangen sein und bilden ein festes Fundament der künftigen Staatswirtschaft. Auf dem Holzreichtum beruht die wirtschaftliche Selbständigkeit Finlands. Durch Ausfuhr von Holz und Holzfabrikaten vermag Finland in erster Linie seinen Bedarf an Lebensmitteln und Industriewaren zu bezahlen[2]).... 1914 zählte Finland 5000 Fabriken mit 106 000 Arbeitern und einer Erzeugung im Werte von 702 Millionen finnischen Mark. (1 Finnische Mark = 0,80 deutsche Mark.) — Auf die verschiedenen Industrien verteilten sich die Arbeiter und Produktionswert folgendermaßen:

| | Arbeiterzahl | Produktionswert | |
|---|---|---|---|
| Eisenindustrie | 16 000 | 78 | Millionen |
| Textilindustrie | 16 000 | 77 | „ |
| Holzindustrie | 31 000 | 149 | „ |
| Papierindustrie | 12 000 | 101 | „ |
| Lederindustrie | 3 000 | 38 | „ |
| Tabakindustrie | 3 000 | 26½ | „ |

[1]) Nr. 403: „Finland als wirtschaftlich selbständiger Staat".

[2]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Otto Goebel im Augustheft 1912, S. 214: „Finnische Wirtschafts- und Verkehrsfragen".

Hieraus ist schon die überragende Bedeutung der Holzverarbeitung ersichtlich, die bei der Ausfuhr wiederkehrt. Die Eisenindustrie beruht auf bisher noch geringen Erzfunden im Lande. Für 1914 wird eine Produktion von 3700 Tonnen Eisenerz, 9 931 Tonnen Roheisen und 26 900 Tonnen Handelseisen genannt. Größere Bedeutung für die Zukunft wird die industrielle Ausbeutung der Wasserkräfte haben.

Der finnische Außenhandel beruht hauptsächlich auf Einfuhr von Lebensmitteln und Ausfuhr von Holz und Holzerzeugnissen. 1913 betrug die Einfuhr 495 Mill. Finn. Mark, die Ausfuhr 405 Mill. Finn. Mark. Die Ausfuhr und Einfuhr verteilen sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

| | Einfuhr nach: | | Ausfuhr nach: | |
|---|---|---|---|---|
| Rußland | 140 | Mill. F. M. | 113 | Mill. F. M. |
| Deutschland | 203 | „ | 52 | „ |
| England | 61 | „ | 109 | „ |
| Dänemark | 29 | „ | 12 | „ |
| Schweden u. Norwegen | 28 | „ | 18 | „ |

. . . Die Haupteinfuhr kam im Frieden aus Deutschland, die Hauptausfuhr ging nach England. Dreiviertel der Ausfuhr waren Holz und Holzerzeugnisse, ein großer Teil ferner Butter. Hierin hatte naturgemäß England vor dem Krieg weitaus den stärksten Bedarf. Nachdem der Frieden in der Ostsee hergestellt ist, dürfte wohl Deutschland an die Stelle Englands als Hauptabnehmer für diese Waren treten. Durch Veredelung seiner Holzverarbeitungsindustrie ist Finland imstande, in Zukunft eine weit stärkere Einfuhr auszugleichen. Sie bestand vorwiegend aus Getreide, Kaffee, Zucker, Eisen, Baumwolle und Maschinen.

Ein Vergleich der Länge der Eisenbahnen in Finland mit den anderen Nordstaaten ergibt folgendes:

| | Eisenbahnmeilen |
|---|---|
| Finland | 2586 |
| Norwegen | 1983 |
| Schweden | 9228 |
| Dänemark | 2475 |

Die finnischen Eisenbahnen befinden sich fast vollständig in staatlichem Besitz. Sie sind ein bedeutendes Aktivum, da ihnen nur sehr geringe Schulden gegenüberstehen. Die gesamte öffentliche Schuld Finlands beträgt 169 Mill. Finn. Mark und wurde ausschließlich für Eisenbahnbauten aufgewendet, deren Wert viel höher ist. Allein die Baukosten werden mit 458 Mill. Finn. Mark angegeben Ende 1914, die Einnahmen betrugen 58 Mill. Finn. Mark, die Ausgaben 42 Mill. Finn. Mark. Der Verkehr ist noch sehr steigungsfähig. Er belief sich auf 19½ Millionen Passagiere und 4½ Mill. Tonnen Güter in 1914. Allerdings sind die Bahnen meist strategisch gebaut worden. Außer den Eisenbahnen stehen für den Verkehr noch die umfangreichen Seen und Kanäle des Landes zur Verfügung. Es fehlt aber an einer zusammenhängenden, großen Wasserader. Dem Verkehr auf ihnen dienen 46 000 Schiffe. Der Seeverkehr Finlands ist ebenfalls beträchtlich. Haupthäfen sind Helsingfors, Wiborg und Åbo. Der Haupthandel des Landes nimmt den Seeweg. Die finnische Handelsflotte zählte über 3000 Segelschiffe mit 380 000 Tonnen Rauminhalt und über 500 Dampfer mit 79 000 Tonnen. Die Gesamttonnage der Handelsflotte ist mit 459 000 Tonnen zwar wesentlich kleiner als die schwedische und norwegische, erreicht aber beinahe die dänische. Im Verkehr der finnischen Seehäfen steht die eigene Flagge an erster Stelle. . . ."

# Bücherbesprechungen.

Prof. Dr. Gottfried Zoepfl, Geh. Ob. Reg. Rat: **Mitteleuropäische Verkehrspolitik.** Heft 6 der Vereinsschriften der Deutschen Weltwirtschaftl. Gesellschaft. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1918. Preis 2,50 M.

Die 28 Seiten starke Schrift enthält die Wiedergabe eines Vortrags, den Verf. am 2. September 1917 auf der 25. Jubiläumsversammlung des Bayerischen Kanalvereins in Nürnberg in Gegenwart König Ludwigs III. hielt. Ursprünglich nur als eine Auslassung über „Bayerns mitteleuropäische Aufgabe" gedacht, ist die Studie schließlich ganz erheblich über diesen engeren Rahmen hinausgewachsen. Den Grundgedanken macht die erst im Kriege zeitgemäß gewordene Frage aus, ob und in welchem Umfang es möglich sein wird, im Verkehr Mittel- und Westeuropas mit dem Südosten des Erdteils den Seeverkehr durch binnenländische Verkehrswege (Binnenschiffahrt und Europa) zu ersetzen. Es handelt sich also um ein bedeutsames Problem, das Verf. gelegentlich schon früher angeschnitten hat[1]). Die durch 4 vortreffliche, farbige Kartenskizzen erläuterte Studie eröffnet der Ausgestaltung eines mitteleuropäischen Binnenlandverkehrs nach erfolgtem Ausbau der wichtigsten Kanäle durchaus günstige Perpektiven, vorausgesetzt, daß bei den Reichszuschüssen und Reichsunterstützungen die Binnenschiffahrt nicht schlechter gestellt bleibt als der Seeverkehr oder einzelne internationale Bahnlinien (Gotthardbahn). Einige bemerkenswerte Abschnitte bringen wir in der „Literatur-Umschau" (S. 69). R. H.

Max Schippel **„Die Praxis der Handelspolitik".** Verlag für Sozialwissenschaft. Berlin 1917. 115 Seiten. Preis 2 Mark.

Der bekannte volkswirtschaftliche Berater und Archivar der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands übergibt hier eine verdienstvolle Arbeit der Öffentlichkeit. Wie Verfasser in der Einleitung bemerkt, hat er es stets bitter empfunden, wie wenig die parteiüblichen theoretischen Einfachheiten, meist abgegriffene Glaubensformeln über den prinzipiellen Gegensatz zwischen Freihandel und Schutzzoll auch nur zum bloßen Verständnis, geschweige denn zu ernster Kritik handelspolitischer Fragen genügten. Eine rein sachliche Aufklärung scheint ihm um so mehr geboten, als ein großer Teil der Arbeiterschaft diesen Fragen wenig Aufmerksamkeit entgegenbringt oder ihnen ohne Prüfung ablehnend gegenübersteht.

Schippel will alle Vorurteile durch eine rein sachliche Betrachtungsweise zerstreuen. Die Gleichgültigen will er durch scharf umrissene Vorstellungen und Auffassungen und durch möglichst wörtliche Wiedergabe von Belegstellen und Probebeispielen aus den Handelsverträgen aufrütteln.

Beides dürfte dem Verfasser mit seiner klaren und gediegenen Arbeit gelingen. An der Hand nüchterner Tatsachen ergibt sich, wie wenig der in Deutschland übliche theoretische Streit um Schutzzoll oder Freihandel eigentlich auf sich hat. Wie bestimmend vielmehr die natürliche Entwicklungslinie der weltwirtschaftlichen Gesamtlage auf die anscheinend selbständigen Entschlüsse der einzelnen Nationen einwirkt.

Diese Erkenntnis bedarf aber auch außerhalb der sozialistischen Kreise weitester Verbreitung. Die ausgezeichnete, der Förderung handelspolitischen Wirklichkeitssinnes dienende Schrift Schippels sei daher eindringlich empfohlen. P. L.

F. L. Vocke: „Die Entwicklung des Nachrichtenschnellverkehrs und das Straßenwesen". Inaugural-Dissertation der Universität Heidelberg. 1917, Rößler & Herbert (P. Braus).

Der Titel vorliegender, 96 Seiten starker Arbeit gibt ein durchaus unzutreffendes Bild vom Inhalt. Der Verfasser, Telegrapheninspektor von Beruf, hat sich im wesentlichen auf die ober- und unterirdischen Telegraphen- und Fernsprechanlagen der Gegenwart beschränkt. Was er bietet, ist zunächst eine ganz knappe und sehr unvollkommene Geschichte der Telegraphen- und Telephonanlagen, und zwar nur in Deutschland. Der größere Teil der Abhandlung bringt technische, verwaltungs- und bautechnische oder rechtliche Erörterungen über deutsche Telegraphen- und Telephonleitungen, die Beziehungen zwischen Schwachstrom- und Starkstromleitungen und über ähnliche Spezialthemen, die etwa in eine Zeitschrift für höhere Telegraphen- und Postbeamte hineingehören, die aber auch nicht in bescheidenstem Umfang dem recht anspruchsvollen Titel der Arbeit gerecht werden. Ein einleitendes Kapitel von ganzen 2 Seiten, mit denkbar dürftigsten Literaturangaben behandelt das ungeheuer wichtige Thema „Verkehrsmittel und Kultur", das doch schließlich in einer „Entwicklung des Nachrichtenschnellverkehrs" im Mittelpunkt der Erörterung stehen müßte. Kein Wort fällt über die Feuertelegraphie, die Trommeltelegraphie, die Rufposten und Reitposten alter und neuer Zeit (der römische cursus publicus wird in wenigen Zeilen gestreift), kein Wort über die optischen Telegraphen der Napoleonischen Zeit. Was außerhalb Deutschlands sich ereignete, wird völlig totgeschwiegen — und es ist doch schließlich einiges Nichtdeutsche zu verzeichnen, das eine „Entwicklung des Nachrichtenschnellverkehrs" erwähnen könnte! Und das Unglaublichste ist: das immerhin einigermaßen bedeutungsvolle Seekabelwesen wird mit lächerlichen — — drei Zeilen abgetan, und die moderne Funkentelegraphie existiert für den Verfasser überhaupt nicht! Wenn die Arbeit sich bescheiden nennen würde: „Entwicklung der Telegraphen- und Telephon-Leitungsanlagen in Deutschland", so könnte man sie mit einigen Wenns und Abers gelten lassen. Der jetzige anmaßende Titel aber ist für die ganz einseitige und höchst oberflächliche Arbeit kaum anders denn als naiv zu bezeichnen. Selbst die einschlägige Literatur ist dem Verf. in der Hauptsache unbekannt geblieben.

Im übrigen ist es nicht recht verständlich, wie eine deutsche Universität einen so hochtrabenden Titel für eine so dürftige Dutzend-Arbeit unbeanstandet durchgehen lassen konnte. Offenbar hatte der betreffende Dezernent von der Bedeutung des Themas selber keine Vorstellung. Der ganze Vorgang ist wieder ein sehr charakteristisches Symptom für die in dieser Zeitschrift wiederholt beklagte Tatsache, daß auf den meisten deutschen Hochschulen die Wissenschaft vom Weltverkehr noch ein Buch mit sieben Siegeln ist. R. H.

## Zur gefl. Beachtung!

Infolge der behördlichen Vorschriften zur Papierersparnis sind wir gezwungen, den Umfang der Zeitschrift einzuschränken. Es werden daher häufiger Doppelhefte ausgegeben werden müssen. Selbstverständlich ist diese Maßnahme nur vorübergehender Natur und wird mit der Wiederkehr des Friedenszustandes baldmöglichst wieder aufgehoben werden.

Berlin, 14. Februar 1918.

Die Schriftleitung. Carl Heymanns Verlag.

[1]) Vgl. April-Maiheft 1916, S. 32.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": i. V. Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

Commerce

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43-44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung: Für „Weltwirtschaft" W. BÜRKLIN, Berlin, Derfflingerstraße 6, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | April 1918 | Nr. 4

## AUS DEM INHALT

Seite

Folgt der Handel der Flagge? Von Dr. Paul Leutwein-Berlin . . . . . 73
Das Wirtschaftsprogramm der ungarischen Regierung. Von Bankdirektor Max Gàl-Szegedin . . . . . 77
Die Erdölindustrie in den Vereinigten Staaten. Von Ch. Paul Engel-Dresden . . 78
Australische Verkehrsprobleme im Kriege. Von Professor Dr. Alfred Manes-Berlin . 81
Die weltgeschichtlichen Aussichten tropischer Produkte im Kongo. Von Dr. Paul Leutwein-Berlin . . . . . 83

**Verkehrspolitische Tagesfragen.**

Die Friedensprobleme des Luftverkehrs. Von Dr. Walter v. Bardas-Wien . . . . 83

**Weltwirtschafts-Chronik**

Seite
**A. Weltwirtschaft** . . . . . 86 | **B. Weltverkehr** . . . . . Seite 93

**Literatur-Umschau**

Das Luftschiff als Mittel zur künftigen Vereitelung der englischen Seesperre . . . . 97
Der Eisenbahnviadukt über die Adamsbrücke zwischen Indien und Ceylon . . . . . 97
Die landwirtschaftliche Bedeutung der Dobrudscha . . . . . 97
Die Mineralsätze Irlands . . . . . 98
Die Küstenbahnen in Türkisch-Vorderasien . . . . . 98

**Bücherbesprechungen**

Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Hermann Schumacher, Der Reis in der Weltwirtschaft 99
Oskar Große, 40 Jahre Fernsprecher, Stephan-Siemens-Rathenau . . . . . 99
Der Wirtschaftskrieg . . . . . 99
Goltz-Gedächtnisheft . . . . . 100
A. Luther, Rußland II: Geschichte, Staat, Kultur . . . . . 100
Dr. J. Remme, Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut . . . . . 100

**Aus der Tätigkeit der Gesellschaft** . . . . . 100

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

Hierzu eine Sonderbeilage der „Verlagsbuchhandlung Fr. Andreas Perthes" in Gotha

## Aufruf!

Während im Osten die Morgenröte des Friedens heraufdämmert, wollen unsere verblendeten westlichen Gegner die Hand zum Frieden noch nicht reichen. Sie wähnen noch immer, uns mit Waffengewalt zu Boden ringen zu können. Sie werden erkennen müssen, daß das deutsche Schwert die alte Schärfe besitzt, daß unser braves Heer unwiderstehlich im Angriff, unerschütterlich in der Verteidigung, niemals geschlagen werden kann. Von neuem ruft das Vaterland und fordert die Mittel von uns, die Schlagfertigkeit des Heeres auf der bisherigen stolzen Höhe zu halten. Wenn alle helfen, Stadt und Land, reich und arm, groß und klein, dann wird auch die 8. Kriegsanleihe sich würdig den bisherigen Geldsiegen anreihen, dann wird sie wiederum werden zu einer echten rechten deutschen Volksanleihe.


## Städt. Handels-Hochschule Cöln

Das Vorlesungs-Verzeichnis für das Sommer-Halbjahr 1918 (**Beginn 15. April**) ist erschienen. Es umfaßt insgesamt 120 Vorlesungen und Uebungen in 203 Wochenstunden. Auf die Volkswirtschaftslehre entfallen 25 Vorlesungen und Übungen in 44 Wochenstunden, auf die Privatwirtschaftslehre 18 in 31 Wochenstunden, auf die Rechtslehre 12 in 19, Geographie, Naturwissenschaften und Technik 12 in 25, Versicherungs- und Genossenschaftslehre 2 in 2, Sprachen 28 in 53, Ausbildung der Handelslehrer und Handelslehrerinnen 6 in 8 und endlich auf die allgemeinen Geisteswissenschaften 17 in 21 Stunden. Unter den 27 abendlichen öffentlichen Vorlesungen, die außer den Studierenden auch weiteren Kreisen Gelegenheit zur Vertiefung ihrer Allgemeinbildung bieten, verdienen u. a besondere Beachtung die Vorlesung über die flämische Literatur des 19. und 20. Jahrhunderts sowie 5 Einzelvorträge über „Belgien in Staat und Wirtschaft", die von Mitgliedern der Verwaltung Belgiens gehalten werden.

# Deutsche Nationalbank

Kommanditgesellschaft auf Aktien

**Zentrale: Bremen**

**Zweigniederlassungen:** Bremerhaven, Dortmund, Geestemünde, Lehe, Minden, Mülheim a. d. Ruhr, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven

**Depositenkassen:** Blumenthal i. Hann., Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Jever, Lübbecke, Nordenham, Rinteln a. d. Weser, Vechta i. O., Vegesack, Bremen-Doventor, Bremen-Hemelingen, Bremen-Neustadt, Bremen-Ostertor, Bremen-Utbremen

**Wechselstuben:** Bremerhaven-Lloydhalle, Geestemünde-Fischereihafen

**Aktien-Kapital: M 33000000** **Reserven: M 5600000**

## Städt. Handels-Hochschule Cöln

Das Vorlesungs-Verzeichnis für. das Sommer-Halbjahr 1918 ist erschienen und durch das Sekretariat, Claudiusstraße 1, zu beziehen (Preis 0.25 M). Die Vorlesungen und Übungen beginnen am **15. April**.

**Der Studiendirektor**

**Prof. Dr. Chr. Eckert,** Geheimer Regierungsrat

Demnächst erscheint in meinem Verlage:

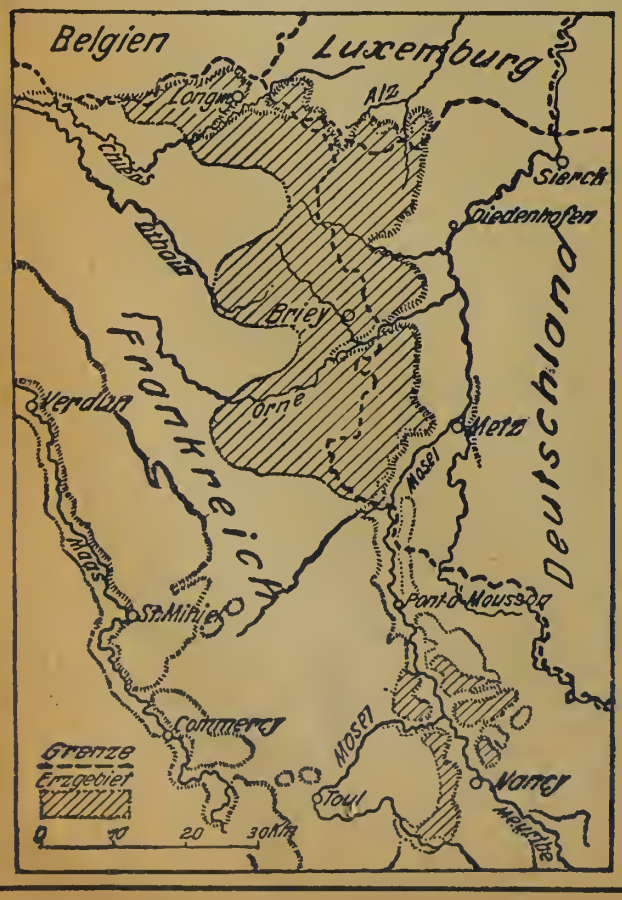
# Vergleichende Darstellung der deutschen u. österreichisch-ungarischen Zollgesetzgebung

bearbeitet im Auftrage des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes und unter Mitwirkung von Fachleuten von

**Preis etwa 10 M** **Paul Brandt** **Preis etwa 10 M**

Syndikus des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes

**Carl Heymanns Verlag * Berlin W 8 * Mauerstraße 43.44**




Von dem Geschäftsführer des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller erschienen soeben zwei recht beachtenswerte Schriften:

Dr. J. Reichert

## Erz und Eisen in Deutschlands Zukunft

Preis 1 M postfrei 1.05 M

50 Expl. 40 M, 100 Expl. 70 M, 250 Expl. 150 M

Dr. J. Reichert

## Was sind uns die Erzbecken von Briey und Longwy?

Preis 80 Pf. postfrei 85 Pf.

50 Expl. 35 M, 100 Expl. 60 M, 250 Expl. 125 M

Berlin W 8 · Carl Heymanns Verlag

Soeben gelangt zur Ausgabe:

# Groß-Berlin nach dem Kriege

Städtebau und Verwaltungsorganisation

Von

F. Beuster

Stadtbaurat a. D.

Mit 14 Abbildungen

Preis 1.60 M * postfrei 1.65 M

10 St. 14, 25 St. 30, 50 St. 50 M

Von der Gestaltung der Verwaltungsorganisation auf dem Gebiete des Siedlungs- und Wohnungswesens wird es zur Hauptsache abhängen, ob diese Aufgaben erfolgreich gelöst und die bauliche Weiterentwicklung Groß-Berlins in gesündere Bahnen als bisher wird gelenkt werden können.

Carl Heymanns Verlag

Berlin W 8 · Mauerstraße 43.44

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | April 1918 | Nr. 4


## Folgt der Handel der Flagge?

Von Dr. Paul Leutwein-Berlin.

Seit dem Zeitalter der Entdeckungen beanspruchte die Frage, ob der Handel der Flagge folge, das Interesse der Kolonialpolitiker. Das erste merkantilistische Zeitalter der Kolonialpolitik löste die Frage auf seine Weise, indem es einfach jeden fremden Handel in den Kolonien ausschaltete. Damit war freilich für die Erforschung der natürlichen Richtlinien der Handelsentwicklung nichts gewonnen, diese fand vielmehr erst an den wirtschaftspolitischen Ursachen und Folgen des Abfalls der Vereinigten Staaten von England einen Anhalt. Nachdem sich nun herausgestellt hatte, daß der Handel Englands mit dem selbständigen Nordamerika eine wenigstens ebenso vorteilhafte und jedenfalls angenehmere Richtung einschlug als vorher mit den in einem Zwangshandelsverhältnis stehenden Kolonien, geriet der doch allmählich zum Gemeingut gewordene Gedanke „trade follows the flag“ in Mißkredit. So nur ist es zu begreifen, daß das machtpolitisch fast stets unbefriedigte England nach dem napoleonischen Kriegen den Holländern ihr ostindisches Kolonialreich ohne Vorbehalt zurückgab. Das Ideal des internationalen Freihandels ohne merkantilistische Hemmungen schien eben auch den praktischen Handelsbedürfnissen zu entsprechen. Allerdings, und hier zeigt sich der stets wirksame instinktive nationale Egoismus der Engländer, war zu jener Zeit der Freihandel für das allen anderen Nationen industriell und handelspraktisch weit vorausgeeilte Großbritannien von großem Vorteil.

Wissenschaftlich tiefer und sachlicher behandelte erst die Periode der klassischen englischen Kolonialpolitiker, von denen ich die Namen E. G. Wakefield, H. Merivale und G. C. Lewis nennen, die angezogene Frage. Neben dem natürlichen Gesichtspunkt, daß bei gleich guter Ware die Billigkeit für den Handel ausschlaggebend ist, werden auch die Einwirkungen der Rassen- und Sprachengemeinschaft, der Gleichheit der Sitten und Gewohnheiten und der politischen Zusammenhänge gewürdigt. In jener Zeit um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gewann jedoch der Freihandel immer noch an Ausdehnung und zog mit dem Cobdenvertrag zwischen England und Frankreich 1861 auch den Kontinent in das englische Freihandelssystem herein. Die volle Bedeutung eigenen überseeischen Landbesitzes für den Anteil am Welthandel konnte selbstverständlich erst gewürdigt werden, als etwa 20 Jahre später alle Kontinentalstaaten und die Vereinigten Staaten zur Schutzzollpolitik übergingen. Neben dem Schutz der Landwirtschaft, der z. B. in Deutschland eine große Rolle spielte, veranlaßte vor allem das Bestreben, die Entwicklung ihrer Industrien gegen die englische Übermacht sicherzustellen, diese Staaten zur Abkehr vom Freihandel.

Etwa gleichzeitig mit dem Sieg des Schutzzolls setzte die imperialistische Periode der Kolonialpolitik ein, die sich in erster Linie auf Afrika erstreckte und die eigentliche Aufteilung des schwarzen Erdteils zur Folge hatte. In den Jahren 1884—85 setzt sich Deutschland in Südwestafrika, Ostafrika, Kamerun und Togo fest. Frankreich erwirbt die von de Brazza im Kongogebiet erforschten Länder und erlangt das Protektorat über Madagaskar. England besetzt das Nigergebiet, Britisch-Ostafrika, Betschuanaland, einen Teil der Somaliküste und leitet die Erwerbung des Matabele-Swazi- und Nyassalandes in die Wege. Italien erwirbt Massaua und italienisch Somaliland, Portugal vergrößert seine afrikanischen Kolonien und besetzt vorübergehend Dahomé und schließlich kommt es über den Ansprüchen Leopolds von Belgien zur Kongokonferenz, die den Kongostaat schafft und durch besondere Akte, die später im Weltkrieg auf Antrieb Frankreichs völlig über den Haufen geworfene Neutralität Mittelafrikas bestimmt. Auch in der Südsee vermehren England, Frankreich und Holland ihren Besitz, während Deutschland sich in Neuguinea und verschiedenen Inselgruppen festsetzt. Rückschauend ist es nicht mehr möglich, festzustellen, von wem eigentlich dieser koloniale Wettbewerb ausging. Gegen die englischen Behauptungen von Deutschlands damaliger Maßlosigkeit läßt sich jedenfalls bemerken, daß unser

schon stark bevölkertes, emporstrebendes Reich kolonial noch gar nicht bedacht war, während Frankreich und England bereits große Kolonialreiche besaßen. Dennoch nahmen sie die ersten deutschen Kolonialerwerbungen zum Anlaß einer weit umfangreicheren und wohl kaum so eiligen Vergrößerung ihrer überseeischen Besitzungen. Jedenfalls ist der Zusammenhang dieser neuen kolonialen Ära mit dem durch Schutzzölle verstärkten weltwirtschaftlichen Wettbewerb unverkennbar. Man fühlte die Welt enger werden und wollte sich für Volksvermehrung und Rohstofferzeugung in letzter Stunde noch den größtmöglichen Ellenbogenspielraum schaffen.

Der koloniale Imperialismus zog noch nicht allgemein den Schutzzollimperialismus nach sich. Die stärkste Wirtschaftsmacht der Erde England hielt im Mutterland den Freihandel und in Übersee die „offene Tür" aufrecht. Einmal war man von der Überlegenheit der englischen Handelsmethoden noch fest überzeugt und dann konnte man durch dieses Verfahren schwächere Kolonialmächte, die sich das riesenhafte englische Kolonialreich als Absatzgebiet nicht verscherzen wollten, gleichfalls zum Freihandel zwingen. In der Tat hat sich Deutschland aus diesem Grunde zum Prinzip der offenen Tür in den Kolonien bekannt und damit seine eigenen Schutzgebiete als Zollausland erklärt. Holland hingegen, dessen wirtschaftlich so wertvolles Kolonialreich einen zollpolitischen Abschluß nach außen für das Mutterland höchst vorteilhaft gestaltet hätte, schloß sich nur aus politischen Erwägungen, aus dem Empfinden heraus, das Wohlwollen Englands zur Behauptung seines Kolonialreiches nicht entbehren zu können, dem britischen Verfahren an. Für den Kongostaat war die offene Tür festgesetzt, doch hat König Leopold diese Verpflichtung durch eine bemerkenswerte Konzessions-, Tarif- und Abgabenpolitik im Inlande des Kongostaates umgangen. Frankreich, dessen Kolonialreich schon 1885 ungleich bedeutender war als das neuerworbene deutsche, übertrug seine Schutzzollpolitik in scharfer Weise auf die Kolonien. Auch Frankreich, als es später zum Prinzip der offenen Tür in Marokko verpflichtet wurde, umging diese Verpflichtung in ähnlicher Weise wie der Kongostaat. Dieses Umgehungsverfahren hatte den Vorteil, die Angehörigen der verschiedenen Mächte auch verschieden behandeln zu können. Entsprechend dem nicht gerade durchgreifenden Auftreten der deutschen Reichsregierung in der nachbismarckschen Zeit fühlte sich der deutsche Kaufmann unzureichend geschützt und wenigstens Engländern und Amerikanern gegenüber stark zurückgesetzt. Stresemann prägte nicht ohne Berechtigung das Wort: „Die offene Tür ist die Tür, aus der der deutsche Kaufmann herausgeworfen wird."

Inzwischen trugen die verschiedenen Methoden der kolonialen Handelspolitik wesentlich zur Erkenntnis der Gesetze des Überseehandels bei. Am lehrreichsten sind natürlich die Ergebnisse der englischen Handelspolitik. Umfaßte doch das britische Kolonialreich vor dem Kriege mit 33 Millionen qkm Flächenraum ein Viertel der Landmasse der Erde und beherbergte mit fast 400 Millionen Menschen den fünften Teil der gesamten Menschheit. Im allgemeinen ist durch die englischen Erfahrungen die Meinung, daß der Handel der Flagge folge, nicht widerlegt worden, hat doch der englische Handel in allen seinen Kolonien die Vorhand behauptet und der englische Gesamthandel überhaupt sich innerhalb der letzten 30 Jahre vor dem Kriege mehr als verdoppelt mit einer Steigung von 11 auf 24 Milliarden Mark. Diese Steigerung will um so mehr besagen, als mit der Vergrößerung der Zahlen die prozentuale Vermehrung immer gewaltigere Anstrengungen erfordert. Der Welthandel ist dem Geschäftsleben vergleichbar. Es ist z. B. keine Kunst bei einer geschäftlichen Etablierung den anfänglichen Umsatz von sagen wir 1000 Mark im Monat um 100 Prozent, also auf 2000 Mark zu steigern; sehr schwer ist es dagegen, nachdem man vielleicht einen Umsatz von monatlich 100 000 Mark erzielt hat, diese um weitere 100 Prozent, also auf 200 000 Mark zu vermehren. Die größte, bevölkertste und wirtschaftspolitisch weitaus bedeutendste englische Kronkolonie ist Indien. Der Außenhandel des indischen Riesenreiches mit jetzt 5 Millionen qkm und 320 Millionen Einwohnern stieg von 1895—1913 von 2250 Millionen Mark auf annähernd 6 Milliarden Mark, davon entfielen 1913 auf Großbritannien allein 2,4 Milliarden, und zwar bezog Großbritannien Waren im Werte von rund 1 Milliarde und lieferte für rund 1,4 Milliarden. Die am nächststärksten beteiligte Großmacht Deutschland empfing Waren im Werte von über 500 Millionen Mark und lieferte für nur rund 150 Millionen. Der gefährlichste Wettbewerber Englands im Welthandel lieferte also in der bedeutendsten freihändlerischen englischen Kronkolonie knapp ein Neuntel des Warenwertes des Mutterlandes. Dieser Rückstand ist um so auffallender, als Deutschland seinen Spezialaußenhandel von 1880—1913 von 6 Milliarden auf 21 Milliarden vermehren konnte, also England weltwirtschaftlich einzuholen drohte. Das indische Beispiel beweist in der Tat, daß der Handel sehr wohl durch die Flagge stark beeinflußt wird, und die Annahme, daß lediglich die Billigkeit der Ware entscheide, hinfällig ist. Im allgemeinen war ja Deutschland vor dem Kriege noch in der Lage, die englischen Preise auf dem Weltmarkt, wenigstens in vielen Industrieerzeugnissen, zu unterbieten.

Die Voraussetzung für die Behauptung der handelspolitischen Überlegenheit eines Mutterlandes in einer Zollauslandskolonie bleibt natürlich, daß das Mutterland gute Waren liefert, sich dem Geschmack der einheimischen Bevölkerung anzupassen versteht und durch eine ausgesprochene und konservative Vorliebe seiner Kolonisten für mutterländische Waren unterstützt wird. Letzterer Umstand, der eigentlich den Prüfstein für jedes Volk darstellt, ob es vermag, sich heimisches Wesen, Gewohnheiten und Sprache in

# Das neue Deutschland

## Herausgeber Dr. Adolf Grabowsky

Sechster Jahrgang

Jährlich 24 Hefte

Als eines der wenigen deutschen Blätter, die im Kriege wohl zugelernt haben, aber nicht „umzulernen" brauchten, hat das „Neue Deutschland" von jeher, ausgehend von den bewährten Grundlagen unseres Staates, die tiefgreifende, vertrauensvolle Ausgestaltung aller deutschen Verhältnisse gefordert. Im Unterschied zu den Parteizeitschriften blieb es sich dabei stets des engen Zusammenhangs zwischen auswärtiger und innerer Politik bewußt: Vaterland und Freiheit sind ihm untrennbar, zwei Seiten derselben Sache. Nur ein Volk, das sich in allen seinen Teilen verantwortlich fühlt für das Ganze, in dem auch der Arbeiter das Schicksal der Nation mitbestimmt, vermag wahrhaft erfolgreiche Weltpolitik zu treiben. Freiheit nach innen und Kraft nach außen, Kulturpolitik und Machtpolitik gehören zusammen. Ohne Rücksicht auf Parteischlagworte arbeitet das „Neue Deutschland" an unserer Zukunft; es rechnet deshalb nicht auf Zufallsleser, sondern auf eine feste Gemeinde, die sich seinem Ziele innerlich verbunden fühlt.

Vierteljährlich drei Mark; jährlich zwölf Mark
Einzelheft sechzig Pfennig

**Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha**

# Ein Vierteljahrsabonnement

wird Sie überzeugen, daß „Das neue Deutschland" nicht nur in Haltung und Richtung, sondern auch nach der Reichhaltigkeit seines Inhalts

## die führende Zeitschrift

ist; bietet doch das folgende Verzeichnis nur eine begrenzte Auswahl aus dem Stoff der letzten Monate:

### Zur Äußeren Politik

Amerika (Dr. J. Bonn / Graf Moltke / Dr. R. Thurnwald / Dr. A. Grabowsky) — Armenien (Dr. James Greenfield) — Brest-Litowsk (Dr. A. Grabowsky) — Deutschlands Grenzschutz (Lothar Zellmer) — Dobrudscha (K. Honigberger) — Donaustraße (Dr. O. Kende) — England (Dr. P. Leutwein / Dr. W. Dibelius / Dr. Alfred Manes) — Flandern (Dr. L. Schwering / Dr. A. Grabowsky) — Freiheit der Meere (Dr. Valckenier Kips) — Psychologische Friedensgarantien (Dr. K. Leonhard) — Deutsche Handelsflotte (G. Schultze-Pahlke) — Holland (Dr. R. Thurnwald) — Imperialismus (Dr. C. Zentsch / Dr. H. Schumacher / Dr. F. Tönnies) — Kanaltunnel (Red.) — Kirchenstaat (Dr. J. Lulvès) — Kriegsentschädigung (A. Löwe) — Livland (Dr. V. Tornius) — Macht- und Verhandlungsfriede (Dr. A. Grabowsky) — Kriegsrecht im Okkupationsgebiet (Dr. Philipp Zorn) — Österreich (Dr. R. Sieger / R. Charmatz / J. Oehler) — Orient (Dr. A. Grabowsky / Dr. M. Hartmann) — Ostasien (Dr. Herbert Müller) — Polen (Dr. M. Lehrfreund / Dr. A. Grabowsky) — Rußland (Dr. Th. Arldt / Frhr. v. Saß / Dr. Frhr. v. Mackay) — Schweiz (Dr. E. Jenny) — Spanien (Dr. Vicente Gay) — U-Bootkrieg (Frhr. v. Zedlitz) — Völkerrecht (Red.) — Wallonen (Dr. F. M. Hübner)

### Zur Kulturpolitik

Arbeiter und Religion (Dr. A. Grabowsky) — Bürgertum (Hans Blüher) — Sexuelle Aufklärung (Oscar A. H. Schmitz) — Europäismus (Dr. Max Hildebert Boehm) — Freimaurerei (Dr. O. Neumann) — Goethe-Gesellschaft (Adolf Teutenberg) — Katholizismus (Dr. L. Schwering / J. Leute / Dr. K. Aner) — Die russische Kirche (R. Rotheit) — Kulturpädagogik (Dr. Otto Braun) — Kunst und Kapitalismus (Red.) — Deutsche Mode (Margarete Zepler) — Klassische Philologie (Dr. H. Traheim) — Presse (Dr. A. Grabowsky) — Protestantismus (Dr. H. v. Revelstein / Dr. K. Aner / Red.) — Rodin (Red.) — Staat und Kirche (Dr. W. H. Edwards) — Zionismus (Dr. F. Abraham)

### Zur Inneren Politik

Aufstieg der Tüchtigen (v. Dewitz / K. Mutheſius / Dr. G. Budde) — Bethmann Hollweg (Dr. A. Grabowsky) — Demokratie (Dr. A. Grabowsky) — Elsaß-Lothringen (Alsaticus) — Finanzkraft der Bundesstaaten (Dr. F. Hertel) — Frauenbewegung (Dr. W. Bloch / Red. / Dr. Alice Salomon) — Freikonservatismus (Dr. Bredt) — Gewerkschaften (v. Dewitz / Dr. v. Oertzen / Dr. A. Grabowsky) — Hinterbliebenen-Fürsorge (Dr. Chr. J. Klumker / R. Zehrfeld) — Koalitionsrecht der Arbeiter (J. Giesberts) — Neuorientierung (Dr. A. Grabowsky) — Parlamentarismus (Dr. P. Herre) — Preußentum (Dr. Max Fischer) — Sinn der Politik (Dr. Friedrich Meinecke / D. Ernst Troeltsch) — Sozialdemokratie (Dr. E. Hurwicz) — Vom Staatsvolk zum Volksstaat (J. Joos) — Streikrecht (Dr. Willy Wygodzinsky / Fr. Behrens) — Übergangswirtschaft und Luxus (Dr. R. Straht) — Vaterlandspartei (Red.) — Verfassungsgrundlagen (Dr. E. Rosenstock) — Preußische Wahlreform (J. Blüher / Dr. Bredt / F. Behrens / Graf Moltke) — Wohnungsfrage nach dem Kriege (Präsident Dr. R. van der Borght)

# Sonderhefte des „Neuen Deutschland“

„... Eine Besonderheit der Zeitschrift „Das neue Deutschland“ sind ihre Einzelhefte, die nach Art von Monographien die Zeitfragen von den verschiedenen Gesichtspunkten betrachten. Dieses Für und Wider gibt dem Leser Gelegenheit, den Gründen und Gegengründen nachzugehen: und da die Aufsätze stets aus der Feder wirklich sachverständiger Autoren stammen, so ist dem Leser Bereicherung gewiß. ...“

(Deutscher Frauenbund)

## Bismarck

Preis 1 Mark

„... Sehr wertvolles und interessantes Material enthält auch die 10. Kriegsnummer der Zeitschrift ‚Das neue Deutschland‘, das als starkes Bismarck-Heft erschienen ist. ... Die Anschaffung dieses sehr anregenden und außerordentlich inhaltsreichen Heftes ist sehr zu empfehlen.“

(Posener Tageblatt)

## Italien

Preis 1 Mark

„... ‚Das neue Deutschland‘ verfolgt beständig scharf das Ziel, Weltpolitik wie innere Höherführung des deutschen Volkes zu fördern, und zu solchem Zweck dient auch in hervorragendem Maße die neueste ‚Kriegsnummer‘ ... Im ganzen ist es ohne Zweifel eine stattliche Menge aktuellen Stoffes, die hier von berufenen Geistern unter die Lupe genommen ward.“ (Erfurter Allgemeiner Anzeiger)

## Krieg und Volksvermehrung

Preis 1 Mark

„Im Vordergrunde der literarischen Besprechung steht die Sorge um die Volksvermehrung. Wer sich mit geringer Mühe über die keineswegs einmütigen Vorschläge zur Behebung dieses neuesten Schreckens der meisten Soziologen u. Sozialhygieniker unterrichten will, der nehme das Sonderheft der Zeitschrift ‚Das neue Deutschland‘ zur Hand, worin die Tagesfrage ‚Krieg und Volksvermehrung‘ von den verschiedensten Standpunkten aus in kurzen Abhandlungen aus der Feder führender Männer und Frauen erörtert wird ...“ (Bohemia, Prag)

## Erziehungs- und Bildungsfragen

Preis 60 Pfg.

„... ‚Das neue Deutschland‘ veröffentlichte ... eine Sondernummer über Erziehungs- und Bildungsfragen. Das Heft, dessen Inhalt sich durch Besonnenheit des Urteils auszeichnet, verdient die Beachtung aller, die sich eine Vertiefung und Förderung der Leistungen unserer Schulen angelegen sein lassen. ...“ (Korrespondenzblatt für die höheren Schulen Württembergs)

**Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha**

# Die Reform des deutschen Beamtentums

Herausgegeben von Dr. A. Grabowsky. Erstes Ergänzungsheft zur Halbmonatsschrift: „Das neue Deutschland“

**Aus dem Inhalt:** Beamtenstaat und Volksstaat / Persönlichkeit und Moral im Beamtentum / Reform der Verwaltung / Beamtenpolitische Neuorientierung / Besoldungsproblem / Akademische Vorbildung / Soziales Beamtentum / Wirtschaftswissenschaft und Beamtentum / Beamtentum und Parlament / Koalitionsrecht der Staatsarbeiter / Das koloniale Beamtentum / Die Wünsche der Unterbeamten / Beamter und Publikum

**Aus den Urteilen:** „Ein unentbehrlicher Leitfaden für die Erörterung des ganzen Beamtenproblems“ (Prof. Dr. Lotz im „Steuerarchiv“) — „Ein Sammelwerk über die Beamtenfragen, das die Ansichten sachkundiger Persönlichkeiten in methodischer Weise zusammenstellt“ (Norddeutsche Allg. Zeitung) — „Das Werk bietet eine solche Fülle des Interessanten und zu eigenem Nachdenken Anregenden, daß seine weiteste Verbreitung in Beamtenkreisen nicht angelegentlich genug empfohlen werden kann“ (Deutsche Post) — „Reiche Lebenserfahrung und ein reifes Urteil spricht aus der ganzen Sachbehandlung“ (Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung) — „Eine gute Übersicht, die eine Stellungnahme auch in den Einzelheiten ermöglicht“ (Prof. Dr. Bredt, M. d. A. im „Verwaltungsarchiv“)

Preis 3.— Mark

Für die Bezieher des „Neuen Deutschland“ 2.40 Mark

**Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha**

# Bestellschein

Die Unterzeichnete bestellt hierdurch durch die Buchhandlung ..... / unmittelbar vom Verlag / durch die Post / gegen Nachnahme des Betrages / vom laufenden Vierteljahr an mit Nachlieferung der bereits erschienenen Nummern bis auf Widerruf

..... Expl. **Das neue Deutschland**

zum vierteljährlichen Bezugspreis von drei Mark (Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha)

Name und Stand:

Ort und Wohnung:

# Die Zukunft der deutschen Kolonien

Herausgegeben von Dr. A. Grabowsky und Dr. Paul Leutwein.
Zweites Ergänzungsheft zur Halbmonatsschrift: „Das neue Deutschland"

**Aus dem Inhalt:** Exzellenz Solf an den Herausgeber / Koloniale Zukunft / Kolonialpolitisches Zeitalter / Zwang zur Kolonialpolitik / Nationale Arbeit und Kolonialpolitik / Koloniale Wirtschaftspolitik / Bevölkerungspolitik und Siedelung / Die Schutztruppen / Kolonialer Verkehrswesen / Ein deutsches Kolonialreich in Afrika / Südseeinseln / Flottenstützpunkte / Katholische und evangelische Missionen / Zeitungswesen in den Kolonien

**Aus den Urteilen:** „Die dringend notwendige Aufklärung, wie unsere Kolonialpolitik auszusehen hat, besorgt das vorliegende Heft" (Hallesche Ztg.) — „Die sachlich gehaltenen Beiträge sind geeignet, das öffentliche Urteil über die kolonialen Ziele Deutschlands in eine feste Bahn zu leiten, und rechtfertigen einen empfehlenden Hinweis auf das Sonderheft" (Leipziger Zeitung) — „Die ersten kolonialen Fachmänner sind an diesem ungemein reichhaltigen und wertvollen Sammelwerk beteiligt" (Kieler Zeitung)

Preis 3.— Mark
Für die Bezieher des „Neuen Deutschland" 2.40 Mark

**Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha**

Die Halbmonatsschrift

## Das neue Deutschland

herausgegeben
von Dr. Adolf Grabowsky

dient
der notwendigen

## Neuorientierung

im politischen und kulturellen Leben. Offen allem starken Neuen, treu allem Bewährten, gleichmäßig schützend alle Erwerbsstände zum Wohle des Ganzen, das ist die Aufgabe dieser Zeitschrift, sie dient

**der neuen Zeit!**

An

**Friedrich Andreas Perthes**
**A.-G.**
**Verlag des „Neuen Deutschland"**

**Gotha**

# Sonderhefte des „Neuen Deutschland“

Aus Zuschriften:

„... worin ich sehr wichtiges Material für meine Studien über heutige deutsche Stimmungen finde.“ (Universitätsprofessor Dr. Gustaf F. Steffen, Stockholm)

„... Waren schon die ersten [Kriegs-]Nummern ein verheißungsvoller Auftakt, so hat die Folge selbst hochgespannte Erwartungen übertroffen.“

(Felix Leo Halle, Berlin)

## Orient

Preis 1.20 Mark

Die Wochenschrift für konservativen Fortschritt ‚Das neue Deutschland‘, die schon mehrere vortreffliche Kriegsnummern herausgebracht hat, widmet ihr 12. Heft dem Orient. ...“

(Berliner Tageblatt)

## Ostsee

Preis 1 Mark

„Die von Dr. Grabowsky herausgegebene Zeitschrift ‚Das neue Deutschland‘ veröffentlicht soeben eine Ostsee-Nummer, welche durch die darin behandelten grundsätzlichen Fragen, durch die Namen der Mitarbeiter wie durch den Reichtum des Inhalts weiteste Verbreitung und allseitige Beachtung verdient ...“

(Deutsche Warschauer Zeitung)

## Kriegsgewinnsteuer

Preis 50 Pfg.

„... ‚Das neue Deutschland‘ hat während des Krieges von Zeit zu Zeit Sonderhefte herausgegeben, die eine wertvolle Bereicherung des Kriegsschrifttums bedeuten. Das neueste Sonderheft beschäftigt sich mit der Frage der Kriegsgewinnsteuer ...“ (Deutsche Tageszeitung)

## Der Kampf um die deutsche Erziehung

Preis 1.50 Mark

„... Die gediegene politische Wochenschrift sollte noch mehr von Lehrern gehalten werden. Sie bildet ihre Leser.“ (Die Wacht, Organ des Neuen Preußischen Lehrervereins und des Pestalozzivereins für die Provinz Sachsen)

## Das „Neue Deutschland“ ist das Organ der neuen Zeit!

Preis vierteljährlich drei Mark

Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Friedrich Andreas Perthes, Aktiengesellschaft, Gotha.

# Sonderhefte des „Neuen Deutschland“

Aus Zuschriften:

„... worin ich sehr wichtiges Material für meine Studien über heutige deutsche Stimmungen finde.“ (Universitätsprofessor Dr. Gustaf F. Steffen, Stockholm)

„... Waren schon die ersten [Kriegs-]Nummern ein verheißungsvoller Auftakt, so hat die Folge selbst hochgespannte Erwartungen übertroffen.“ (Felix Leo Halle, Berlin)

## Orient

Preis 1.20 Mark

Die Wochenschrift für konservativen Fortschritt ‚Das neue Deutschland‘, die schon mehrere vortreffliche Kriegsnummern herausgebracht hat, widmet ihr 12. Heft dem Orient. ...“ (Berliner Tageblatt)

## Ostsee

Preis 1 Mark

„Die von Dr. Grabowsky herausgegebene Zeitschrift ‚Das neue Deutschland‘ veröffentlicht soeben eine Ostsee-Nummer, welche durch die darin behandelten grundsätzlichen Fragen, durch die Namen der Mitarbeiter wie durch den Reichtum des Inhalts weiteste Verbreitung und allseitige Beachtung verdient ...“ (Deutsche Warschauer Zeitung)

## Kriegsgewinnsteuer

Preis 50 Pfg.

„... ‚Das neue Deutschland‘ hat während des Krieges von Zeit zu Zeit Sonderhefte herausgegeben, die eine wertvolle Bereicherung des Kriegsschrifttums bedeuten. Das neueste Sonderheft beschäftigt sich mit der Frage der Kriegsgewinnsteuer ...“ (Deutsche Tageszeitung)

## Der Kampf um die deutsche Erziehung

Preis 1.50 Mark

„... Die gediegene politische Wochenschrift sollte noch mehr von Lehrern gehalten werden. Sie bildet ihre Leser.“ (Die Wacht, Organ des Neuen Preußischen Lehrervereins und des Pestalozzivereins für die Provinz Sachsen)

## Das „Neue Deutschland“ ist das Organ der neuen Zeit!

Preis vierteljährlich drei Mark

Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Friedrich Andreas Perthes, Aktiengesellschaft, Gotha.

den Kolonien zu erhalten, ist handelspolitisch von großer Bedeutung, denn auch der Geschmack der einheimischen Bevölkerung ist wesentlich davon abhängig, welche Bedürfnisse und Sitten das kolonisierende Volk in seinen Kolonien betätigt. Bekanntlich sind die Engländer besonders befähigt, ihre Art und Sprache in allen Ländern der Erde, vorzüglich in ihren Kolonien, durchzusetzen und ziehen daraus sowohl machtpolitisch als auch handelspolitisch Vorteil.

Deutschland, dessen Bevölkerung das Festhalten an der nationalen Eigenart selbst in seinen eigenen Kolonien wenig gegeben ist, stand dementsprechend in seinem Kolonialhandel vor größeren Schwierigkeiten. Dazu kam ja auch, daß mangelhaftes koloniales Interesse sowohl im Ausbau des Verkehrswesens als auch in den Kapitalsanlagen hemmend wirkte. So stieg die deutsche Beteiligung an dem Handel der deutschen Kolonien langsam. Anfang des Jahrhunderts glaubte man sogar dem in Ostafrika dominierenden ostindischen Handel das währungspolitische Zugeständnis der Einführung der Rupie als Zahlungseinheit machen zu müssen. Ganz im Gegensatze zum Angelsachsentum verdankte eben Deutschland seiner internationalen Anpassungsfähigkeit, keinesfalls aber der Fähigkeit friedlicher Durchdringung beruhend auf ausgeprägtem Nationalcharakter und politischer Einflußnahme (pénétration pacifique) seine Welthandelserfolge. Es mag darüber gestritten werden, welche Methode handelspolitisch vorteilhafter ist, sicher ist nur, daß die Nation, die beide Fähigkeiten vereint, das höchste leisten wird. Sicher ist ferner, daß in Zukunft kein großes Volk sich mehr darauf einlassen kann, seine weltwirtschaftliche Stellung lediglich auf Handelsverkehr mit fremden Ländern zu basieren. Dafür sorgen die jetzt im Kriege hervorgetretenen Bestrebungen der großen Nationen, ihrem Handelsbereich den Nachdruck einer machtpolitischen Einflußnahme zu geben.

Auch in Deutschland hatte man schon vor dem Kriege das Auftauchen dieser Tendenz erkannt und litt außerdem unter dem Bestreben gewisser Rohstoffstaaten, ihre Produkte zu monopolisieren. Es wurde demnach Bernhard Dernburg ein Leichtes, die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, daß manche industrielle Rohstoffe aus den Kolonien herausgeholt werden müßten. Dem bekannten Einwurf von der Geringwertigkeit unseres Kolonialbesitzes begegnete er mit dem richtigen Hinweis, daß ohne Ausbau des Verkehrswesens, insbesondere von Eisenbahnen, die beste Kolonie in ihren Anfängen stecken bleiben müßte. Die Gefahr der Monopolisierung wurde überzeugend an den amerikanischen Trustmethoden, z. B. an der Baumwolle, von der die Union drei Viertel der jährlichen Welterzeugung liefert, nachgewiesen. Es zeigte sich, daß Deutschland, statt jährlich 600 Millionen Mark für Baumwolle an fremde Länder abzugeben, diese für rund 400 Millionen aus eigenen Erzeugungsgebieten herausholen könnte. Wie nachteilig sich der Mangel an verteidigungsfähigem Eigenbesitz von Erzeugungsgebieten für Baumwolle, Gummi, tropische Pflanzenfette, Futtermittel, Hanfe, Metalle, Reis, Kaffee, Kakao, Tee, Tabak im Kriege erweisen werde, wurde leider damals noch nicht bedacht. Jedenfalls setzte mit dem Jahr 1907 eine starke Handels- und Verkehrsentwicklung unserer Kolonien ein.

In den fünf Jahren von 1907—1912 stieg der Handel unserer Kolonien von 130 auf 265 Millionen Mark. Die Beteiligung Deutschlands verdreifachte sich und stieg auf 110 Millionen Mark. Natürlich bedeuten diese Ergebnisse innerhalb des deutschen 20 Milliardenhandels wenig. Die viel zu kurze Spanne der Entwicklung konnte eben nur eine Ahnung, nicht aber einen vollkommenen Überblick über die Entwicklungsfähigkeit unseres Kolonialreiches geben. Die Tatsache, daß der Anteil des deutschen Handels in der zukunftsreichsten Kolonie Ostafrika den näher liegenden und seit Jahrzehnten eingearbeiteten indischen Handel überflügelte, und schließlich 60 Prozent des Schutzgebietshandels erreichte, zeigt jedoch, daß in der letzten Zeit die Erkenntnis für die Vorbedingungen, unter denen der Handel der Flagge folgt, gewonnen war.

Diese Vorbedingungen, d. h. die in der Natur des kolonisierenden Volkes liegenden Imponderabilien sind für das mehr unpersönliche überseeische Transportwesen weniger vorhanden. Hier konnten also keine Hemmungen entstehen und es zeigte sich bald, daß die Handelsschiffahrt die natürliche Tendenz hat, der Flagge zu folgen. Die Entwicklung der kolonialen Afrikaschiffahrt ist demnach erstaunlich. 1885 eröffnete die Wörmann-Linie für die Westküste Afrikas ihren Dienst mit 5 Dampfern von knapp 13 000 Tonnen Brutto-Raumgehalt. Nur wenig mehr, nämlich 13 600 Tonnen, hatte die Ostafrikalinie bei ihrer Begründung 1890. 1901 hatten beide Linien zusammen schon 150 000 Tonnen überschritten. Im Zeitalter der großen Bahnbauten folgten 1906 die Hamburg-Bremer Afrikalinie und der Afrikadienst der Hamburg-Amerika-Linie. 1913 verfügten alle vier Linien über 408 000 Brutto-Register-Tonnen. Vergleichshalber sei erwähnt, daß der Brutto-Raumgehalt der gesamten deutschen Überseeschiffahrt sich von 1901—1913 von 2,2 auf 4,4 Millionen Tonnen vermehrte. Die afrikanische Schiffahrt hat also mindestens gleichen Schritt gehalten, auch wenn man sich erinnert, daß die Millionenverdoppelung schwieriger ist als die von Hunderttausenden. Bei Hinzurechnung der Segelschiffe, über die leider eine afrikanische Statistik fehlt, würde sich das Verhältnis für die Afrikaschiffahrt gewiß noch günstiger gestaltet haben. Der ostafrikanische Dhauverkehr, 1912 je 40 000 Tons in der Ein- und Ausfahrt überschreitend, war in ständiger Zunahme begriffen, während die sonstige überseeische Segelschiffahrt Deutschlands ständig zurückging. Man sieht, daß sich die koloniale Handelsschiffahrt weit schneller entwickelte als der koloniale Handel selbst. Ersterer hatte

1913 1½ Prozent des deutschen Gesamthandels überschritten, während die deutsch-afrikanische Schiffahrt rund 10 Prozent des Raumgehalts der deutschen Überseehandelsflotte erreichte. Die Subventionierung der kolonialen Schiffahrt durch das Reich hat, wenigstens bei Afrika, kaum zur Entwicklung beigetragen, denn die als Gegenleistung übernommenen postalischen Verpflichtungen wogen die Vergünstigungen ziemlich auf.

Das Beispiel Englands beweist aber auch, daß der Handel der Flagge weit über die politische Machtstellung des Mutterlandes zu folgen geneigt ist. Das sehen wir an der Zollpolitik der großen englischen Siedelungskolonien Kanada, Südafrika, Australien, Neuseeland, die seit Jahrzehnten zollpolitisch vom Mutterland unabhängig sind.

Ende des vorigen Jahrhunderts setzte unter Führung des geistvollen Joe Chamberlain eine Anti-Freihandelsbewegung ein, die eine innere handelspolitische Festigung des britischen „Empire" erstrebte auf der Basis gemeinsamer Schutzzölle, die das ganze Reich als einigendes Band dem Ausland gegenüber umschließen sollten. Der Chamberlainsche Gedanke fand in den britischen Selbstverwaltungskolonien lebhaften Widerhall. Von dieser Seite wurden schon in der Kolonialkonferenz von 1887 besondere Vorzugszölle zwischen England und seinen Kolonien angeregt. Obwohl England seinerseits beim Freihandel verblieb, gingen die Dominions nach Kündigung der entsprechenden Handelsverträge zum Schutzzoll über unter Bevorzugung des Mutterlandes. Am durchgreifendsten Kanada. Kanada gewährte schon 1898 England und allen englischen Kolonien Vorzugszölle bis 25 Prozent. 1901 fand eine weitere Ermäßigung auf 33⅓ Prozent statt und schließlich erfolgten 1906 neue Vergünstigungen, die in einzelnen Fällen 50 Prozent betrugen. Im gleichen Jahre gewährte auch Südafrika dem Mutterland Ermäßigungen allerdings viel geringeren Umfangs. 1907 folgten Australien und Neuseeland, ersteres mit Ermäßigungen zwischen 5 und 10, letzteres mit 20 und mehr Prozent. Alle letztgenannten Dominions hatten jedoch mit ihrem Vorgehen gewartet, bis der inzwischen ausgebrochene Zollkrieg zwischen Deutschland und Kanada ein Urteil über die weltwirtschaftlichen Machtverhältnisse zwischen Rohstoff- und Industriestaaten ermöglichte.

Deutschland hatte die Zollbegünstigung Englands seitens Kanadas von vornherein als unzulässig betrachtet. Erst im Jahre 1902 entschloß es sich aber zu Gegenmaßnahmen, indem es Kanada die bisher gewährte Meistbegünstigung entzog. Eigentlich war diese Wiedervergeltung nicht mehr als selbstverständlich und man trug sich wohl auch deutscherseits mit der Hoffnung, daß Kanada den deutschen Standpunkt anerkennen und möglicherweise von der Bevorzugung Englands abgehen werde.

Dies war jedoch nicht der Fall. Kanada setzte zunächst Deutschland, das immer noch den für nicht englische Länder mit besonderen Abmachungen günstigsten Tarif, den mittleren Tarif genossen hatte, auf den Generaltarif hinauf und eröffnete den Zollkrieg durch einen allgemeinen Zuschlag auf diesen Generaltarif für deutsche Waren von 33⅓ Prozent. Ließ sich nach Aufhebung der Meistbegünstigung der Generaltarif immerhin rechtfertigen, so war der Zuschlag von 33⅓ Proz. eine Kampfmaßnahme von unberechtigter Brutalität. Hätte sich Deutschland stark gefühlt, so hätte es seinerseits zu weiteren Repressalien schreiten müssen. Es fühlte sich jedoch nicht in der Lage, auf die wichtigste kanadische Einfuhr von Metallen, Fellen, Häuten und vor allem Getreide höhere als durch den autonomen Tarif bedingte Zölle zu legen. So dauerte dieser einseitige Zollkrieg von 1903—1910 und endete mit dem Nachgeben Deutschlands. Deutschland gewährte Kanada den Vertragstarif für die wichtigsten Einfuhrwaren, also eine teilweise Meistbegünstigung und letzteres ließ dafür den Kampfzoll fallen, behielt jedoch den Generaltarif für Deutschland bei. Dieser Zustand hat bis Kriegsausbruch gedauert.

Nicht nur politisch, auch wirtschaftlich erwies sich das industriegewaltige Deutschland als schwächer. Stieg auch die deutsche Einfuhr in Kanada während des Zollkrieges absolut, so blieb doch Deutschlands Anteil am kanadischen Gesamthandel zurück. Auch wurde der Handel mit Kanada in Erwartung besserer Zeiten teilweise nur auf Kosten der Rentabilität aufrecht erhalten. Kanadas Handelsentwicklung selbst erfuhr durch den Zollkrieg keine Unterbrechung, das Jahrzehnt 1901—1911 gilt sogar als ein Jahrzehnt besonderen Aufschwungs und brachte eine Bevölkerungsvermehrung von 5.37 auf 7.2 Millionen. Wenn Englands Handel in dieser Vergünstigungsperiode nicht den vielfach erwarteten sichtbaren Aufschwung nahm, so lag das zum Teil an der Deklarierung. Mußten doch die aus England stammenden Waren viel schärfer als vorher registriert werden, was den Wegfall vieler bisher als englisch bezeichneter Durchfuhrwaren bedingte. Auch liegt Englands hauptsächlicher Mitbewerber, die Union, als Nachbar Kanadas viel günstiger. Auch hier bewies aber die kanadische Bevölkerung ihre Anhänglichkeit an das Mutterland, indem sie den bereits zwischen der kanadischen Regierung und den Vereinigten Staaten vereinbarten Gegenseitigkeitsvertrag, der der Union wesentliche Vergünstigungen gewährte, durch eine Volksabstimmung hinwegfegte.

Es ist begreiflich, daß Deutschland nach der kanadischen Erfahrung es auf einen Zollkrieg mit den übrigen Dominions nicht ankommen lassen wollte, zumal diese überwiegend Waren ausführen, deren Zollbelastung, wie z. B. die Wolle, die deutsche Industrie schwer auf dem Weltmarkt schädigen würde. Der kanadische Zollkrieg ist also noch ein besonderes Beispiel dafür geworden, daß in dem Zeitalter zunehmender Industrialisierung und beginnender Rohstoffknappheit ein Rohstoffstaat einem Industriestaat zollpolitisch überlegen ist. Diese Überlegenheit dürfte sich nach dem Welt-

kriege mit seiner ungeheuren Gütervernichtung und seinem noch größeren Verbrauch noch wesentlich stärker bemerkbar machen. Hieraus ergibt sich aber wieder die Notwendigkeit für Industriestaaten, sich unter allen Umständen eigene Rohstoffproduktionsgebiete, also Kolonien, anzugliedern.

Wie alles in der Welt hat aber auch die unbeschränkte Absatzmöglichkeit von Rohstoffen ihre Grenze. Wenigstens ist in den britischen Kolonialkonferenzen, später Reichskonferenzen genannt, klar zutage getreten, daß die Dominions auf die Dauer den freihändlerischen Standpunkt des Mutterlandes und seiner Kronkolonien nicht dulden wollen und eine entsprechende Gegengabe erstreben. Immerhin kann dieser Gesichtspunkt angesichts der wachsenden Rohstoffknappheit nicht der ausschlaggebende sein. Die Tatsache bleibt unwiderlegbar, daß das Zusammenhangsgefühl zwischen Mutterland und Siedlungskolonien eine wesentliche Rolle gespielt hat und die Dominions außerdem England ihre Dankbarkeit für die Tragung der Verteidigungslasten Ausdruck geben wollten. Auch die Frage der Kapitalbeschaffung spielte eine Rolle, haben doch die englischen Kolonien stets in London einen freigebigen Markt für öffentliche und private Anleihen gefunden. Diesen Markt sich zu erhalten, mußten sie natürlich bestrebt sein. Ihrer Dankbarkeit für die so lange vom Mutterland allein getragenen Kosten der Reichsverteidigung haben die Siedlungskolonien schon vor dem Kriege durch Schaffung eigener Flotten sichtbaren Ausdruck verliehen. Mehr noch im Kriege durch die Stellung von Truppen weit über jede Erwartung hinaus.

Fassen wir noch einmal die wichtigsten hier dargelegten Gründe zusammen, so gelangen wir zu folgenden Leitsätzen:

I. Es ist noch nicht erkennbar, ob die Zukunft eine neue Periode kolonialpolitischer Schutzzollpolitik bringt. Ist dies der Fall, so folgt der Handel selbstverständlich der Flagge und die Staaten ohne Kolonien bleiben handelspolitisch im Hintertreffen.

II. Als sicher ist erkannt, daß Siedlungskolonien einer engeren handelspolitischen Verbindung mit dem Mutterland zustreben. In dieser Beziehung ist die Frage, ob der Handel der Flagge folgt, positiv entschieden.

III. Auch wenn das Prinzip der „offenen Tür" überwiegen sollte, wird der Handel der Flagge folgen, denn dem mutterländischen Handel dienen folgende Mittel:

1. Die Besteuerung im Dienste der nationalen Wirtschaft.

2. Konzessionen und Unterstützungen an eigene Staatsangehörige.

3. Das natürliche Schwergewicht der Regierungsgewalt, auch wenn Fremde nicht benachteiligt werden.

IV. Die heimische Schiffahrt wird stets nach den Kolonien streben und so von selbst den mutterländischen Handel und Verkehr fördern.

## Das Wirtschafts-Programm der ungarischen Regierung.

Von Bankdirektor Max Gàl-Szegedin.

In der am 31. Januar 1918 abgehaltenen Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses hielt der kurz zuvor ernannte Chef der ungarischen Regierung Exz. Dr. Alexander Wekerle seine Antritts- und gleichzeitig Programmrede. Wir befassen uns an dieser Stelle mit der Rede, weil in ihr einzelne Probleme der Lösung zugeführt werden sollen, die wir, teilweise als Hindernisse der ungarischen Volkswirtschaft in früheren Abhandlungen angeführt, teilweise als zu lösende Probleme aufgeworfen und erörtert haben.

Im Märzhefte 1916 wiesen wir auf die ungesunde, einseitige Grundbesitzverteilung, sowie auf die Notwendigkeit der Mehrproduktion, des engeren wirtschaftlichen Anschlusses an Deutschland, schließlich auf die — man könnte sagen — Urbarmachung der ungarischen Städte und Kurorte hin.

Und nun sehen wir die Basis, auf der Wekerle das Programm der ungarischen Regierung aufbaut: Erstens stellt er als Generalnotwendigkeit die Bedingung der landwirtschaftlichen Mehrproduktion auf und beabsichtigt zu ihrer Durchführung den gebundenen, dem freien Verkehr entzogenen Grundbesitz seiner natürlichen Bestimmung zuzuführen; Expropriationen zugunsten eines starken Kleinbesitzes (Bauerngüter) vorzunehmen und all das zu veranlassen, was einen gesunden Bauernstand hervorzurufen geeignet wäre. Unter dem Titel der Mehrproduktion haben wir es hier eigentlich mit einer Agrarreform zu tun, welche fast ausnahmslos die Folgen jedes Krieges war. Genau so als nach Niederringung Napoleons in Preußen die Steinschen Reformen einsetzten, in denen es sich hauptsächlich um Bodenreformen handelte, genau so mußten nach Königgrätz in der Donaumonarchie, nach dem siegreichen Kriege mit den Buren auf Drängen Lloyd Georges in England und nach Portsmouth in Rußland Agrarreformen einsetzen. Ja, wir gehen kaum fehl mit der Annahme, daß die Mittelmächte, eben zufolge der dem russisch-japanischen Kriege folgenden Agrarreformen, einem ganz anderen Rußland gegenüberstanden als die Japaner. Die Verteilung des liegenden Besitzes, resp. die Forderung danach war immer ein Gemein- und Tummelplatz aufrührerischer Bestrebungen. Und wehe dem Staatsmann, der die Notwendigkeit, diese Fragen beizeiten zu lösen nicht einsieht und die Zeit unbenutzt verstreichen läßt, in der solche Reformen, als von selbst geboten, den Rahmen des Rationellen, Nützlichen nie überschreiten, während sie — erzwungen —, nie das sein können, was zur Erstarkung eines Landes dient!

Es genügt uns nun zu wissen, daß die ungarische Regierung die Lösung der Mehrproduktionsfrage ins Programm aufgenommen und demzufolge sich mit Agrarreformen befassen wird, welche berufen sein sollen, einen geregelteren Besitzstand zu

schaffen. Dadurch war die Möglichkeit einer Mehrproduktion gegeben, letztere wiederum ist allein imstande, uns die Sorgen dieses Krieges vom Halse und zugleich die Vorbedingungen zu schaffen, die es uns ermöglichen, den Platz einzunehmen, der uns in Mitteleuropa als Kornkammer zukommen muß.

Daß der neue Regierungschef eine noch engere wirtschaftliche Anschließung an Deutschland für nötig hält, ist uns etwas Selbstverständliches. Und wenn auch Liefmann in einer jüngst veröffentlichten Abhandlung diese unsere Absichten anzweifelt, indem er darauf verweist, daß nach dem Kriege Deutschland auch seinen Verbündeten gegenüber zurückhaltend sein muß, glauben wir doch annehmen zu dürfen, daß die Zeit, als Deutschland sich Chile und Argentinien näher fühlte als uns, und seine Unternehmungen, sein Kapital dahin fließen ließ, wir aber an Frankreich, England und Belgien Anschluß suchten, vorüber ist. Das mit Blut gekittete Bündnis, die in treuer Waffenbrüderschaft zugebrachten 4 Jahre, sie haben uns so verschmolzen, daß solche Doktrinen wie sie Liefmann entwickelt, als vereinzelt dastehend gelten müssen. Wir müssen gegenseitig auf uns angewiesen sein, nicht nur weil der Weg nach Osten über uns führt, sondern weil die Zukunft den Deutschen und Ungarn aufeinander verweist, die Zukunft, die noch schwere Krisen in sich birgt, die Zukunft, die das slavische, vielleicht auch das ostasiatische Problem zur Lösung bringt.

Wekerle verweist auf die Notwendigkeit, den Strom fremden Kapitales und Fremder überhaupt nach Ungarn zu lenken, welches mit seinen an Naturschönheiten fast allein dastehenden Kurorten und Bädern imstande ist, die Konkurrenz mit dem Auslande aufzunehmen. Im Märzhefte 1916 haben wir darüber ausführlich geschrieben und verweisen hier darauf. Dem deutschen Kapital wäre hier Gelegenheit geboten, sich vorteilhaft festzulegen.

Unser Artikel wäre unvollständig, würden wir nicht auch darauf hinweisen, was Wekerle in seiner Programmrede unberührt gelassen hat, den Ausbau des Binnenschiffahrtsnetzes und der Energien.

Treffend verweist Geheimer Oberregierungsrat Prof. Dr. Zoepfl in seinem in Nürnberg am 2. September 1917 gehaltenen Vortrag[1]) auf die fürchterliche Abnutzung des rollenden Materials während des Krieges. Wir setzen noch hinzu, daß nicht nur dies, sondern der Übergang vom Kriege zum gänzlichen Frieden, während die vielen Kombattanten in die Heimat, die Kriegsgefangenen heimzubefördern sein werden, unser rollendes Material derart in Anspruch nehmen wird, daß Handel und Wandel brachliegen dürften. Dies macht es uns zur vorgezeichneten Aufgabe, unser Binnenschiffahrtsnetz schon während des Krieges auszubauen. Und da ist es wieder das deutsche Kapital, dem dadurch Gelegenheit geboten würde, sich lukrativ zu betätigen, zumal es in Verfolg seiner Verbindungen nach dem Osten hin ein Interesse daran nehmen muß, wie sich die Transportwege in Ungarn nach dem Kriege gestalten werden. Deutschland hat gleiche Aufgaben zu lösen, vielleicht größere, aber leichtere, zufolge seines besser ausgebauten Binnenwassernetzes. Ungarn hat kleinere, aber schwierigere Aufgaben, da es mit kleineren Flüssen rechnen muß. Als Basis aber das gemeinsame Band, die Donau, annehmend, müssen wir trachten, dieses Band so stark zu machen, daß es allen Verkehrsaufgaben gewachsen ist. Sodann darf natürlich die große Aufgabe der internationalen Wasserstraßenpolitik auch nicht aus dem Auge gelassen werden, denn trotz den Predigten Wilsons vom freien Meere müssen wir den Block der Zentralmächte so schmieden, daß wir jedwede Rochade im Inneren des Landes, ohne von jemand gestört zu werden, vornehmen können.

Nicht einmal gestreift hat der Regierungschef die Ausnutzung der Wasserenergie, eine Aufgabe, die teilweise mit der Lösung der Binnenschiffahrtsfrage zusammenhängt. Der Mangel an Kohle ist uns während des Krieges stark fühlbar geworden, und ob diese Verhältnisse sich rasch und günstig ändern werden, kann niemand behaupten. Ja, um die Neutralen vielleicht für ihre Neutralität zu belohnen, um sie an sich zu ziehen, wird Deutschland auch nach dem Kriege dorthin stärker verpflichtet sein, als uns gegenüber. Da muß beizeiten Rat geschaffen werden. Es liegt auf der Hand, daß wir in den vielen Flüßen und Bächen, die in den Gebirgen und deren Niederungen uns jährlich bei Hochwasser immense Schäden zufügen, Riesenschätze brachliegen lassen. Das darf nicht geschehen. Wir müssen Kohlenersatz suchen, müssen diese Hunderttausende von Pferdekräfte bergenden Flüsse ausnutzen. Der modernen Technik und dem modernen Schaffensgeiste werden da große Aussichten geboten. In Verbindung mit dem Regierungsprogramm des neuen ungarischen Ministerpräsidenten bietet sich so ein Komplex von Aufgaben, die der weitesten Unterstützung der deutschen Kreise wert sind.

[1]) Siehe Mitteleuropäische Verkehrspolitik, Carl Heymanns Verlag 1918.

## Die Erdölindustrie in den Vereinigten Staaten.

Von Ch. Paul Engel-Dresden.

Kürzlich veröffentlichte die New Yorker „Evening Post“ eine Sonderbeilage, die sich ausschließlich mit der Erdölindustrie in den Vereinigten Staaten befaßte. Die darin gemachten Ausführungen umfassen ein reichhaltiges, interessantes Material.

In einem der Beiträge weist das Mitglied der Geological Survey der Vereinigten Staaten, John D. Northrop, auf den Einfluß hin, den der Krieg auf die amerikanische Erdölindustrie ausgeübt hat. Daraus geht hervor, daß die Erdölindustrie sofort nach Ausbruch des Krieges eine schwere Erschütterung durchzumachen hatte. Die Un-

sicherheit des Frachtenmarktes verursachte eine starke Verminderung der Ausfuhr, so daß sich gewaltige Vorräte von Petroleum anhäuften.

Die durch den Krieg hervorgerufene Stilllegung der rumänischen und des größten Teiles der russischen Erdölindustrie, die seit Kriegsbeginn für die Alliierten arbeiteten, brachte es allerdings zu Wege, daß sich die Petroleumindustrie der Vereinigten Staaten sehr schnell wieder von dem Schlag erholte, der sie getroffen hatte. Die finanziell starken Gesellschaften hatten die Wechselfälle des Marktes richtig vorausgesehen und verstanden, Nutzen daraus zu ziehen. Zu Spottpreisen hatten sie die Vorräte aufgekauft, die sich bei den Produzenten angesammelt hatten. Sie verkauften diese mit gutem Gewinn, und seitdem erreichte die Erdölindustrie der Vereinigten Staaten eine Blüte, wie sie sie niemals vorher gekannt hatte. In der Mitte des vergangenen Jahres machte sich zwar eine gewisse Lustlosigkeit bemerkbar, doch war diese nur vorübergehend. Sehr schnell wieder fingen die Preise an zu steigen, und sie erreichten in der Notierung von 3,50 Dollar per Barrel rohen Pennsylvaniapetroleums Ende August ihren Höhepunkt.

Die folgende Gegenüberstellung der in den Jahren 1916 und 1913 ausgeführten Mengen zeigt, daß die Nachfrage nach Gasolin, Schmier- und Brennöl — die in so vieler Hinsicht in direkter Beziehung mit den Kriegsbedürfnissen steht — bedeutend zugenommen hat: Die Ausfuhr von rohem Erdöl stellte sich auf 172,0 Millionen Gallonen (1913: 194,5 Millionen), von Gasolin und Naphtha auf 355,9 Millionen (1913: 188,0), Brennöl 854,7 Millionen (1119,4 Millionen), Schmieröl 260,8 Millionen (207,6 Millionen), Heizöl, Rückstände usw. 964,1 Millionen (426,9 Millionen), zusammen 2607,4 Millionen (1913: 2136,7 Millionen Gallonen). Die Nachfrage nach Erdöl, besonders für Heizzwecke hat derart zugenommen, daß im ersten Halbjahr 1917 mehr als 17 Millionen Faß aus Mexiko in die Union eingeführt wurden, was nur 17 Prozent weniger bedeutet, als die Ausfuhr aus Mexiko während des ganzen Jahres 1916. Die gesamte Menge von Erdöl, die in der Union auf den Markt gebracht wurde, und die sich im Jahre 1913 auf 248,4 Millionen Barrels bezifferte, stieg im Jahre 1916 auf 300,8 Millionen Barrels, also um 21 Prozent. Die durch die starke Nachfrage nach Erdöl neubelebte Bohrtätigkeit wurde in der ersten Zeit durch die hohen Preise für Eisen und Stahl stark behindert, was ein Nachlassen der Tätigkeit der sogenannten „wildcatter", der Petroleumabenteurer, nach sich zog, von deren Arbeit das Auffinden neuer Petroleumquellen zu einem guten Teile abhängt. Die immer größere Nachfrage nach Gasolin und Schmieröl, die durch die unaufhörlich zunehmende Zahl von Kraftwagen aller Art in den Vereinigten Staaten hervorgerufen wurde, veranlaßte aber die Produzenten alles zu tun, um die Ausbeute zu erhöhen, was wiederum nicht wenig dazu beitrug, das wissenschaftliche Studium für die Erdölgewinnung neu anzuregen.

Ein anderer Beitrag in der erwähnten Fachbeilage gibt eine Korrespondenz aus Washington wieder, der das folgende entnommen sei:

Die Regierung in Washington beschäftigt sich eingehend mit der Frage, welche Rolle das Petroleum zu einem Gelingen des Krieges für die Alliierten spielen kann, und wie der Krieg andererseits dazu beitragen kann, die Ölvorräte zu vernichten und zu erschöpfen. In dieser Beziehung sind zwei Meinungen vorherrschend. Die eine beurteilt die Frage durchaus pessimistisch, daß es gelingen könnte, mit den bestehenden Petroleumquellen die große Frage nach Petroleum und Petroleumprodukten zu befriedigen, die zweite ist minder pessimistisch und glaubt, daß man die Schwierigkeiten zu überwinden wissen und daß es gelingen wird, jeden Bedarf an Erdöl zu decken, wie groß dieser auch werden möchte. Der Präsident der Standard Oil Co. und Vorsitzende des Petroleumkomitees im nationalen Verteidigungsrat, Herr Bedford, teilte unlängst mit, daß das Land ungefähr 300 Millionen Faß Petroleum produziert, während der Absatz, der stets zunehmend ist, sich jetzt auf 335 Millionen Faß beläuft. Diese Mitteilung wurde von einer anderen Kapazität auf diesem Gebiete dahin erweitert, daß die Produktion in diesem Jahre wahrscheinlich 9,3 Millionen Faß geringer sein wird, als im Jahr zuvor, und daß auf diese Weise im Jahre 1920 der bisher unverbrauchte Vorrat an Petroleum in der Union erschöpft sein wird. Viel hängt in dieser Beziehung von einer etwaigen Änderung in der Haltung der Regierung bezüglich der Bewirtschaftung der ausgedehnten Petroleumgebiete ab, die dem Staate gehören, und die mit Rücksicht auf den zukünftigen Bedarf bisher nicht ausgebeutet wurden. Zudem rechnet man mit der Wiederkehr normaler Zustände in Mexiko, die einer Lösung der Petroleumfrage nur günstig sein könnten.

Man ist in Washington fest davon überzeugt, daß zum Siege der Alliierten sehr viel davon abhängt, daß dieselben keinen Mangel an Petroleum und allen möglichen Ölprodukten leiden. Sie müssen in dieser Richtung von den Vereinigten Staaten versorgt werden. Man verhehlt sich aber auch nicht, daß die Vereinigten Staaten in absehbarer Zeit vielleicht nicht mehr imstande sein werden, diesen Bedarf zu decken. Fast in allen Petroleumgebieten der Union ist die Produktion gegen das Vorjahr zurückgegangen, nur für Kalifornien wird auf eine höhere Ausbeute gerechnet, die man auf 93 Millionen Faß gegen 91 Millionen im Vorjahre schätzt. Kalifornien ist aber wegen seiner großen Entfernung für die Versorgung Europas am wenigsten günstig gelegen. Zudem übertrifft auch dort die Nachfrage die Produktion um ein erhebliches, und die angesammelten Vorräte nehmen stark ab. Daher empfiehlt der Herr Bedford die Einschränkung des normalen Verbrauchs, besonders von Gasolin, um den drohenden Mangel möglichst weit hinauszuschieben. Nach seiner Meinung unternehmen die Leute in der Union zu viel Automobilfahrten zu ihrem Vergnügen. In dieser Beziehung weist er darauf hin,

daß am 1. Januar d. J. 1 025 000 Automobile mehr im Gebrauch waren, als ein Jahr zuvor, und die Zahl der in der Union jetzt im Verkehr befindlichen Automobile auf 3 250 000 gestiegen ist.

Die Eisenbahnen, besonders die in den Küstengebieten des Großen Ozeans, gebrauchen mehr und mehr Schweröl als Brennstoff, während auch die amerikanische Flotte sich mit immer mehr Einheiten vergrößert, die auf Ölfeuerung eingerichtet sind. Alles in allem schätzt man den Verbrauch in den Vereinigten Staaten für das Jahr 1917 auf 353 Millionen Barrels, der durch die auf 286,99 Millionen geschätzte Produktion lange nicht gedeckt wird.

Bedford dringt daher darauf, trotz aller sich besonders jetzt bietenden Schwierigkeiten die Produktion zu erhöhen, und nach dem Artikel in der „Post" findet er dabei die volle Unterstützung bei den Behörden in Washington.

H. J. James, der Präsident der Western Petroleum Refiners Association liefert einen interessanten Beitrag über die Befreiung der unabhängigen Produzenten aus der Gewalt der Standard Oil-Herrschaft.

Nach seinen Ausführungen begann die Emanzipation der unabhängigen Produzenten im Jahre 1905, als im Staate Kansas eine Überproduktion bestand und dieser Staat nach einer heftigen Agitation ein Gesetz annahm, durch das die Errichtung einer Raffinerie seitens des Staates beschlossen wurde. Man erwartete zwar von vornherein nicht, daß diese Raffinerie jemals gebaut werden würde — das ist auch nicht geschehen — doch man hatte seine Hoffnungen auf den günstigen Einfluß gesetzt, die die Bestimmungen, die für die Regierungsraffinerie erlassen wurden, auf den Betrieb der Produzenten ausüben würden. Und diese Hoffnung schien sich zu erfüllen. Obschon das Raffineriegesetz schnell für ungültig erklärt wurde, blieben doch die zu gleicher Zeit angenommenen Gesetze gegen Bevorzugungen und Maximum-Frachttarife in Kraft. Man wandte alle Mittel an, nicht etwa, um die Standard Oil zu vernichten, aber doch um die unabhängige Ölindustrie zu fördern. Die Folge war, daß heute in der Union 400 Petroleumraffinerien bestehen, von denen nur 38 — wenn es auch die größten sind — der Standard Oil gehören. Die unabhängigen Raffinerien verfügen über $^{6}/_{10}$ der Leistungsfähigkeit aller derartiger Unternehmungen in den Vereinigten Staaten. Das sogenannte mid-continental Feld, das 60 Prozent des produzierten Gasolin liefert, wird vollkommen von den Unabhängigen beherrscht. Daneben haben sie etwa die Hälfte der Petroleumproduktion in Händen. Unter den bedeutendsten unabhängigen Produzenten befinden sich die zu der Cities Service-Gruppe gehörende Crew Levick Co., ferner die Union Petroleum Co., die Cosden Co., die sehr bedeutende Sinclair Co., die Union Oil Co., die Oklahoma Producing & Refining Co. u. a.

Eine umfangreiche in der Beilage der Post aufgenommene Statistik zeigt, daß die Produktion im Staate Oklahoma, die sich im Jahre 1900 noch auf 10 000 Faß oder weniger als 0,002 Prozent der gesamten Produktion des Landes bezifferte, im Jahre 1916 auf 107 000 000 Faß gestiegen war, d. h. auf mehr als ein Drittel der gesamten Produktion des Landes.

Ein Artikel aus Tulsa, einer Stadt im Staate Oklahoma, wirft ein interessantes Licht auf die Entwicklung der Petroleumindustrie daselbst. Es wird darauf hingewiesen, daß die Creek- und Cherokee-Indianerstämme, die große und reiche petroleumhaltige Landstrecken in Oklahoma besitzen, jährlich gewaltige Summen in Royalties empfangen, in den letzten drei Jahren allein bereits 5 Millionen Dollar. Der Preis für Petroleum, der sich im Jahre 1915 noch auf 40 Cents per Faß stellte, ist jetzt auf 2 Dollar per Faß gestiegen. Fieberhaft bohrt man überall nach neuen Quellen. Nicht weniger als 1000 Brunnen wurden neu angebohrt. Im Frühling dieses Jahres begab sich ein kleiner Klub aus Oklahoma nach einem nicht weit entfernt liegenden Platze in Kansas, um an einem Preisschießen teilzunehmen. Unterwegs aber wurde die kleine Gesellschaft öltoll. Jedes Mitglied steuerte 250 Dollar zu einem Fonds bei, man pachtete ein Stück Land und begann zu bohren. Die erste Quelle ergab 200 Faß per Tag, die zweite Quelle liefert heute ... 14 000 Faß für etwa 28 000 Dollar! Die Produktion von Oklahoma bewegt sich aber zweifellos auf absteigender Bahn. Die berühmte Cushingpool, die einst 400 000 Faß per Tag lieferte, bringt jetzt nur noch 50 000 Faß. Das arbeitet natürlich einer Preissteigerung in die Hand. Nimmt man doch an, daß das Ohio-Indianer-Gebiet 90 Prozent seines Reichtums bereits abgegeben hat, das Appalachengebiet 75 Prozent, das Texasgebiet 40 Prozent und das Kaliforniagebiet 33 Prozent. Das Oklahomagebiet ist verhältnismäßig neu, doch die Qualität des Erdöls ist hier nicht so gut wie in Pennsylvanien.

Man beschäftigt sich jetzt mit allerlei Versuchen, um der Vergeudung von Petroleum soviel wie möglich entgegenzuarbeiten, da sonst der Vorrat, der bei einer „wissenschaftlichen Produktion" noch für hundert Jahre ausreichen kann, in siebenundzwanzig Jahren erschöpft sein könnte. Als ein Schritt in dieser Richtung muß die Gründung einer Korporationskommission in Oklahoma angesehen werden, welcher große Befugnisse eingeräumt wurden, um einer Vergeudung des kostbaren Erdöls vorzubeugen.

Ein sehr großer Teil der Erdölproduktion in Oklahoma und Kansas wird durch pipe-lines weitergeführt. Die Standard Oil besitzt eine derartige Linie von Oklahoma nach dem Golf von Mexiko, eine andere läuft nach Chicago, andere laufen nach der atlantischen Küste und dem Eriesee.

## Australische Verkehrsprobleme im Kriege.

Von Professor Dr. Alfred Manes-Berlin.

### 2. Die Eröffnung der australischen Ost-West-Überlandbahn.

Seit mit Beginn des neuen Jahrhunderts die sechs australischen Staaten sich zu einem gemeinsamen Staatswesen zusammengeschlossen haben, ist der auch schon vorher aufgetauchte Plan, einen ununterbrochenen Schienenstrang von Osten nach Westen durch den fünften Erdteil zu legen, immer wieder befürwortet worden, u. a. auch von Lord Kitchener als Berater der australischen Regierung in Angelegenheiten der Landesverteidigung. Zweifelsohne sprachen die verschiedensten Gründe für seine Verwirklichung, denn je länger, je mehr mußte es für Australien erhebliche Nachteile mit sich bringen, wenn der Europa zunächst gelegene Staat Westaustralien mit allen übrigen australischen Staaten nur auf dem Seeweg erreichbar war. Auf dem Land gab es keine Verbindung. Nicht nur fehlte hier die Bahn, sondern das Gebiet zwischen Westaustralien und dem ihm im Osten benachbarten Südaustralien ist eine unwegsame, völlig wasserarme, nur von ganz wenigen Erforschern durchquerte Sandwüste.

Wenn es bis zum 14. September 1912 gedauert hat, ehe der erste Spatenstich zu einer von Port Augusta in Südaustralien nach Kalgoorlie in den westaustralischen Goldfeldern führenden, 1063 englische Meilen langen Linie getan wurde, so ist dies zum großen Teil aus den Verhältnissen der australischen Eisenbahnpolitik zu erklären. Australien kennt so gut wie keine Privatbahn. Seit jeher hat der Australier gegen diese eine tief eingewurzelte Abneigung. Hier herrscht vielmehr stärker als in irgend einem anderen Lande der Welt der Glaube an den Staatssozialismus, insbesondere auch auf dem Gebiet des ganzen Verkehrswesens. Sogar staatliche Straßenbahnen kennt Australien. In einem Land, in welchem sowohl die Einzelstaaten wie der Bund parlamentarisch regiert wird und durch und durch demokratisch-sozialistische Grundsätze gelten, ist es sehr naheliegend, daß beim Bahnbau die am dichtesten bevölkerten Gegenden, die in den Parlamenten am stärksten vertreten sind, auch das dichteste Eisenbahnnetz besitzen, während eine große Neigung der Entwicklung vorauszueilen, menschenleere Gegenden durch Bahnbau zu erschließen und hierfür hohe Geldopfer zu bringen, um so geringer in Erscheinung tritt, je weniger bis vor kurzem Australien kriegerische Probleme zu lösen hatte. Auch bringt es die ganze staatsrechtliche und politische Verfassung Australiens mit sich, daß beim Bahnbau nicht weniger wie bei anderen Dingen der Partikularismus der Einzelstaaten eine maßgebende Rolle spielt, jeder Staat infolgedessen nur zu solchen Bahnbauten bereit ist, die gerade ihm, nicht aber dem Nachbarstaat von Nutzen sind. Daß die Bundesregierung eigene Bahnbauten herstellt, die im Interesse nicht nur eines Einzelstaates, sondern von ganz Australien liegen, ist eine Neuerung, die für die Einheit des Erdteils gar nicht hoch genug bewertet werden kann. Durch den Bau jener 1063 Meilen ist nunmehr der Anschluß des westaustralischen Bahnnetzes an das südaustralische hergestellt, und da dieses mit den Bahnnetzen aller übrigen australischen Staaten in Verbindung steht, so kann nunmehr der ganze australische Erdteil auf dem Schienenwege von Osten nach Westen durchquert werden.

Am 12. November 1917 ist die neue Bahnstrecke eröffnet und der durchgehende Überlandverkehr möglich. Der Bahnbau erforderte mithin etwas mehr als 5 Jahre. Ursprünglich hatte man geglaubt, nur die Hälfte dieser Zeit zu benötigen, aber man hat sich naturgemäß hierbei geradeso verrechnet, wie bei dem Kostenvoranschlag. Dieser lautete auf fast 4 Millionen £, tatsächlich aber betragen die Kosten 6,75 Millionen £, doch werden sie, bis die neue Linie mit Schnellzügen befahren werden kann, auf 8 Millionen £, also gerade auf das Doppelte des Voranschlages, anwachsen. Der Bahnbau wurde von der Bundesregierung in enger Fühlung mit den gewerkschaftlich organisierten Arbeitern ausgeführt, nachdem der süd- und westaustralische Staat das für den Bau erforderliche Kronland zur Verfügung gestellt hatten. Die neue Bahn stellt sich als das größte Eisenbahnunternehmen Australiens dar, bei welchem gleichzeitig wenigstens insofern besondere Schwierigkeiten zu lösen waren, als etwa 1000 Meilen der Bahn durch völlig wasserloses Gelände gehen und 800 Meilen hiervon vollständig unbewohnt sind. Geländeschwierigkeiten anderer Art fehlen wohl völlig. Weder schwierige Tunnels noch Brückenbauten waren erforderlich. Die Herbeischaffung des erforderlichen Wassers allein war aber eine hervorragende Leistung.

Es gibt wohl kaum eine andere Bahn auf der Erde, die zwischen ihren beiden Endpunkten eine so gewaltige Strecke völlig unbewohnten Landes aufweist und dessen Verwendung für irgendwelche Zwecke größtenteils ausgeschlossen erscheint. Nur kürzere Strecken ließen sich vielleicht als Weideland ausnutzen. Nicht mit Unrecht wurde daher von Anfang an die neue Bahn als Wüstenbahn bezeichnet. Allein es scheint doch verfehlt zu behaupten, daß vom kaufmännischen Standpunkt aus die Bahn dazu verurteilt ist, dauernd unrentabel zu bleiben, so wertvoll sie auch strategisch betrachtet sei. Nach Schätzung des australischen Eisenbahnministers soll die Linie einen Jahresertrag von 160 000 £ ergeben, so daß sie in Anbetracht der für sie aufzubringenden Zinsen zunächst mit einem als mäßig bezeichneten Verlust von 200 000 £ jährlich zu rechnen wäre. Doch scheint diese Annahme zu optimistisch. Man muß aber vor allem berücksichtigen, daß die Fertigstellung der neuen Bahnstrecke eine bedeutend schnellere Beförderung der Europapost zur Folge hat. Diese mußte bisher zu Schiff bis Adelaide gehen, jetzt aber brauchen die Dampfer sie nur noch bis Fremantle zu bringen. Von Fremantle gelangt man bis Melbourne vorläufig in etwa 80 Stunden, während bisher die Seefahrt von Fre-

mantle allein bis Adelaide 4½ Tage betrug. Eine weitere Eigentümlichkeit der neuen Bahn ist auch die, daß sie die längste Strecke von allen Bahnen der Erde ohne Anhalten durchläuft, nämlich 350 englische Meilen. Man kann nunmehr in Australien eine ununterbrochene Eisenbahnfahrt von 5000 Meilen unternehmen, um das Land von Osten nach Westen zu durchqueren. Aber zum großen Leidwesen der Australier ist dies nur mit wiederholtem Umsteigen bzw. bei Güterbeförderung mit wiederholtem Umladen möglich. Hier rächt sich die frühere Eigenbrödelei der australischen Einzelstaaten, die ohne Fühlung miteinander, geradezu gegeneinander Eisenbahnpolitik betrieben, und von denen infolgedessen jeder eine andere Spurweite für seine Bahn einführte als der Nachbarstaat; selbst innerhalb des gleichen Staates finden sich verschiedene Spurweiten der Vollbahnen. Die westaustralischen Bahnen haben eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll, die südaustralischen Linien weisen eine solche von 5 Fuß 3 Zoll auf. Auch die Bahnen von Victoria haben, von wenigen Ausnahmen abgesehen, diese Spurweite. Hingegen herrscht in Neusüdwales eine solche von 4 Fuß 8½ Zoll, während in ganz Queensland die Eisenbahnen sich einer Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll erfreuen. Auf der neuen Bahnstrecke hat man eine Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll gewählt, also die gleiche wie in Neusüdwales. Auf einer Reise von Perth nach Brisbane, von der im äußersten Westen gelegenen westaustralischen Landeshauptstadt bis zu der im äußersten Osten gelegenen von Queensland, tritt infolgedessen ein sechsmaliger Wechsel in der Spurweite ein, und dementsprechender Wagenwechsel. Selbstverständlich ist die Forderung nach einer Beseitigung dieser sehr störenden Einwirkungen australisch-partikularistischer Eisenbahnpolitik häufig erhoben worden, aber dadurch, daß jeder Staat erklärt hat, gerade die von ihm eingeführte Spurweite sei die beste und alle anderen müßten sich ihr anschließen, ist das Verlangen, eine einheitliche australische Spurweite zu schaffen, bisher unerfüllt geblieben, zumal naturgemäß die ohnehin bereits hoch verschuldeten australischen Staaten hierfür Geld auszugeben nur wenig geneigt sind. Es liegt auf der Hand, daß man sich über die Kostenverteilung nur schwer einigen kann.

Wirtschaftlich kommt die Bahn zweifelsohne Westaustralien vorwiegend zugute, schon weil vermutlich für den Überseehandel der Verkehr sich künftig nicht mehr in Adelaide wie bisher sammeln wird, sondern eine Ablenkung nach Westen erfahren und Fremantle Eingangshafen für die von Westen eintreffenden Schiffe und Ausfuhrhafen für die Europaschiffe werden wird. Doch bleibt abzuwarten, wie die Panamaroute den australischen Verkehr beeinflußt. Man rechnet für die Verbindung von Hamburg über Panama nach Sydney 12 789 und von Lissabon über Panama nach Sydney 11 977 Seemeilen. Demgegenüber beträgt die Route Genua—Suez—Sydney 8056 Seemeilen, wozu eine viertägige Eisenbahnfahrt hinzukommt.

Vorläufig verkehren auf der neuen Bahnstrecke wöchentlich 2—3 Züge mit entsprechenden Anschlüssen. Doch soll sowohl die Zahl der Züge, wie auch die vorläufig 30 Meilen stündlich betragende Schnelligkeit eine Erhöhung erfahren. Die Fahrpreise sind wie folgt festgesetzt: Einfache Fahrt I. Klasse Melbourne—Kalgoorlie 9 £ 10 s., II. Klasse 6 £ 7 s., Melbourne—Perth oder Fremantle I. Klasse 10 £, II. Klasse 6 £ 13½ s., Schlafwagenzuschläge 10 s. für die Nacht I. Klasse, 5 s. II. Klasse.

Mindestens so nachteilig wie für friedliche wirtschaftliche Zwecke ist die Verschiedenheit der Spurweite bei einer Durchquerung des Erdteils auf der Bahn für strategische Zwecke, die naturgemäß gerade jetzt im Mittelpunkt des australischen Interesses stehen. Allein weit wichtiger als die Ermöglichung eines Durchgangsverkehrs von West nach Ost wäre wirtschaftlich wie strategisch betrachtet die Vollendung des gleichfalls längst geplanten und zu kleinen Teilen angeblich schon im Bau begriffenen Baus einer Überlandbahn von Süden nach Norden; denn die einzige Macht, die für einen Einfall nach Australien in Betracht kommt, ist Japan, und wenn dieses überhaupt zur Eroberung des fünften Erdteils militärische Kräfte benötigen sollte, dann kommen diese höchst wahrscheinlich von Norden her. Gerade die australische Nordküste ist aber schon zufolge der fast völlig mangelnden Bahnverbindungen so gut wie unverteidigt. Deshalb ist es leicht begreiflich, daß man in wirtschaftlichen Kreisen mit Zunahme der japanischen Gefahr für Australien, die niemals größer war als jetzt, wo das an sich schon dünn besiedelte Land eines erheblichen Teiles seiner kräftigsten Männer beraubt ist, erneut für den Bau der Nord-Süd-Bahn eintritt. Ist diese ihrer Verwirklichung noch nicht weiter entgegengeführt worden, so ist die Hauptursache dafür wohl der Streit um den Weg, welchen diese Bahn einschlagen soll. Auch hier sind es wieder Eifersüchteleien unter den Einzelstaaten, die sich als ein schweres Hemmnis darstellen. Südaustralien wünscht den Bau einer Nord-Süd-Bahn als Verlängerung seiner Linien. Bis jetzt geht eine Bahn von Port Darwin an der Nordküste bis Pine Creek und soll weiter bis Katharine gebaut werden. Südaustraliens Plan, der wohl am meisten Aussicht auf Verwirklichung hat, ist deren Fortführung in genau südlicher Richtung bis Oodnadatta, dem jetzigen Endpunkt der in Port Augusta an der Südküste nahe Adelaide beginnenden Linie. Andere Staaten, namentlich Queensland, bekämpfen den Bau dieser Linie und möchten eine solche, die gerade für ihr Land unmittelbaren Vorteil bringt. Neusüdwales z. B. möchte für Sydney die Vorteile der Bahn ausbeuten.

Während man an eine Förderung von Ansiedlungen an der fertiggestellten Strecke der Ost-West-Bahn nur in beschränktestem Maße zu hoffen wagt, erwartet man von der Vollendung der Nord-Süd-Bahn eine erhebliche Steigerung der Ansiedlungen in dem dem australischen Bunde gehörigen Nordgebiet, wo bisher die Zahl weißer Ansiedler ungemein klein ist, so aussichtsvoll hier die wirtschaftliche Entwicklung der reichen Baumwoll-

und Zuckerländereien sowie der Viehzucht erscheint, vorausgesetzt freilich, daß man sich entschließt, farbige Arbeiter, insbesondere Inder, zuzulassen. Die Fertigstellung der Nord-Süd-Überlandbahn würde bedeuten, daß man bei Benutzung der transsibirischen Bahn von Adelaide nach London in $2^1/_2$—3 Wochen gelangen könnte, während man jetzt 5—6 Wochen dazu braucht. Die Kosten des Bahnbaus für die noch zu bauende Strecke der Nord-Süd-Bahn, quer durch den Erdteil von Pine Creek nach Oodnadatta, werden auf ungefähr 4 Millionen £ geschätzt, also gerade so hoch, wie die für die Nord-Süd-Bahn veranschlagten. Es wäre nichts Überraschendes, wenn gerade diejenigen, gegen deren Eindringen nach Australien die Nord-Südbahn gedacht wird, diese selbst bauen würden, um es sich so zu erleichtern, Australien zu japanisieren, das m. E. unausbleibliche Schicksal des fünften Erdteils, gegen welches etwas einzuwenden wir keinerlei Anlaß haben.

———

## Die weltwirtschaftlichen Aussichten tropischer Produkte im Kongo.

Von Dr. Paul Leutwein.

Die Kongoakte hatten für den neuen Kongostaat 1885 das Prinzip der offenen Tür, d. h. gleiche Handelsrechte für alle Nationen festgesetzt. Da Leopold II. möglichst rasch große Gewinne aus seiner Kolonie ziehen wollte und die notwendigen Aufwendungen den Voranschlag weit überstiegen, sah er sich bald veranlaßt, durch Monopole und Steuern das Gesetz der Handelsfreiheit zu umgehen. Außerdem vernachlässigte er den Plantagenbetrieb und beschränkte sich auf die Ausbeutung der leichter zu gewinnenden Naturschätze der Kolonie.

In Nachwirkung dieses Verfahrens spielten noch Jahre nach Übernahme der Kolonie durch Belgien Lianen-Kautschuk, Elfenbein und Kopal die Hauptrolle in der Ausfuhr des Kongo. Nachdem seit 1910 der Kautschukpreis und später auch der für Kopal zurückgegangen waren, konnte es nicht ausbleiben, daß die Finanzen der auf so einseitige Grundlage gestellten Kolonie sich verschlechterten. Für 1913 wies der Voranschlag ein Defizit von 11,5 Millionen Franken auf. In Wirklichkeit ergab sich bei einer Gesamteinnahme von 30,5 und einer Gesamtausgabe von 52 Millionen ein Defizit von 21,5 Millionen Franken. 1914 schätzte man das Defizit auf 21,5 Millionen. In Wirklichkeit überstieg es aber 30 Millionen Franken.

Die Außenhandelszahlen der genannten Produkte stellten sich wie folgt:

| | Ausfuhrwert in Franken | | |
|---|---|---|---|
| Jahr | Kautschuk | Elfenbein | Kopal |
| 1903 . . . | 47 344 000 | — | 650 000 |
| 1908 . . . | 30 780 000 | 5 936 000 | 1 793 000 |
| 1913 . . . | 17 698 000 | 7 763 000 | 8 926 000 |
| 1914 . . . | 10 630 000 | 7 092 000 | 6 294 000 |
| 1915 . . . | 11 107 000 | 4 589 000 | 2 815 000 |
| 1916 . . . | 17 473 000 | 7 732 000 | 5 380 000 |

Dem bei Kautschuk ungeheuerlichen Rückgang steht ein Ansteigen des Ausfuhrwertes aller drei Produkte im Laufe des Krieges gegenüber. Dieser Aufstieg genügt natürlich nicht im entferntesten, um die Kolonie auf gesunde Grundlage zu stellen, zumal die allgemeine Preiserhöhung auch die Ausgaben vermehrt haben muß. Es machten sich jetzt aber die Früchte der sogleich nach Übernahme der Kolonie im Jahre 1908 eingeleiteten wirtschaftspolitischen Reformen geltend, indem zwei neue Tropenprodukte steigende Erträgnisse abwarfen. Es sind dies Kakao und die Erzeugnisse der Ölpalme, die sich wie folgt entwickelten:

| | Ausfuhrwert in Franken | | |
|---|---|---|---|
| Jahr | Kakao | Palmöl | Palmkerne |
| 1903 . . . | 125 000 | 972 000 | 1 478 000 |
| 1908 . . . | 980 000 | 1 220 000 | 1 745 000 |
| 1913 . . . | 1 435 000 | 1 244 000 | 3 963 000 |
| 1914 . . . | 603 000 | 1 574 000 | 3 623 000 |
| 1915 . . . | 1 147 000 | 2 130 000 | 5 181 000 |
| 1916 . . . | 1 424 000 | 3 351 000 | 12 763 000 |

Diese Entwicklung bezeichnet natürlich nur einen Anfang. Auf weltwirtschaftliche Bedeutung haben diese Zahlen noch keinen Anspruch, wenn man berücksichtigt, daß der Weltverbrauch von Kakao 1913 250 000 Tonnen betrug (Kongo 1000 Tonnen) und allein die kleine Insel San Thomé 35 000 Tonnen ausführte. Aber gerade deshalb ist es nicht ausgeschlossen, daß die guten Kakaogebiete des Kongo sehr rasch weltwirtschaftliche Bedeutung erlangen. Deutschland bezog zuletzt durchschnittlich 50 000 Tonnen Kakao. Nicht viel anders steht es mit Palmkernen, wovon Deutschland annähernd zwei Drittel der gesamten westafrikanischen Ausfuhr von zuletzt 300—350 000 Tonnen bezog. Allerdings wird der Ölpalmenbestand des Kongo auf eine jährliche Ausgiebigkeit von 500 000 Tonnen Palmkerne und 300 000 Tonnen Palmöl geschätzt gegenüber den 22 000 bzw. 4000 von 1916; dafür fehlen aber genaue Unterlagen. Die Ausfuhr soll 1917 außerordentlich gestiegen sein und ein weiteres Steigen wird erwartet. Besonders erfolgreich sind die Anstrengungen der mit 30 Millionen Franken Kapital arbeitenden Firma Lever Brothers.

So verfehlt es beim Kautschuk war, die Kolonie auf die Ergebnisse eines Produktes einzustellen, so falsch wäre eine einseitige Begünstigung der Ölpalme. Es ist angesichts der ungeheuer steigenden Welternten an Kautschuk 1916 150 000 Tonnen, 1917 210 000 Tonnen, 1918 (Schätzung) 260 000 bis 300 000 Tonnen trotz des kommenden großen Bedarfes der Mittelmächte nicht anzunehmen, daß Kautschuk für Afrika wieder eine rentable Kultur wird. Gewiss steht es mit der Ölpalme besser. Einmal ist die Verwendungsmöglichkeit der Pflanzenfette und Öle viel vielseitiger und dann dürfte der Fetthunger des europäischen Marktes noch lange im Steigen begriffen sein. Auch kommt hinzu die Rückkehr Englands zur Landwirtschaft, wodurch ein neuer Großverbraucher an tropischen Futter- und Düngemitteln in den Weltwettbewerb eintritt. Immerhin steigt auch

die Erzeugung tropischer Fettpflanzen sehr stark und eine Warnung vor Einseitigkeit ist berechtigt. Wie die Dinge liegen, ist diese Gefahr aber nicht mehr groß, zumal die reichen Mineralfunde der Kolonie, insbesondere im Bezirk Katanga, zu bedeutendem Bergbau geführt haben, der vielleicht noch schneller berufen ist, der Kolonie eine ansehnliche Stellung in der Weltwirtschaft zu geben. Hierüber wird ein besonderer Artikel berichten.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Die Friedensprobleme des Luftverkehrs.

Von Dr. Walter v. Bardas-Wien.

Das größte Wunder, das uns das zwanzigste Jahrhundert bescherte, ist zweifellos die Eroberung der Luft, die Überwindung der Erdenschwere durch das Flugzeug. Solange menschlicher Forschungsdrang der Natur ihre Geheimnisse abzulauschen sich bemüht und die Materie zu beherrschen bestrebt ist, bewegte das Problem des Fliegens den menschlichen Erfindungsgeist, und haben erlesene Geister der Aufgabe des Fliegens nachgesonnen, die erst von der jüngsten Gegenwart einwandfrei gelöst wurde. Das Kreisen des Drachenfliegers in den Lüften, vor ganz wenigen Jahren noch als ein Erlebnis sondergleichen bestaunt, ist zur Alltäglichkeit, ein Jahrtausende alter Traum der Menschheit zur Wirklichkeit geworden. Während in den letzten Friedensjahren nur vereinzelte Personen oder Gesellschaften Geld und Mühe aufwandten, um Fortschritte im Flugwesen zu erzielen, hat der Zwang des Krieges eine Konzentration der Geisteskräfte und technischen Hilfsmittel herbeigeführt, alle finanziellen Schwierigkeiten verschwinden lassen und dadurch zu ungeahnten Erfolgen geführt. Aus den bescheidenen, im Frieden vorhandenen Keimen ist eine mächtige, leistungsfähige Flugzeugindustrie hervorgewachsen, befähigt, alle sich darbietenden Schwierigkeiten zu überwinden und eine ständig fortschreitende Verbesserung der Luftverkehrsmittel zu gewährleisten.

Bei dieser Sachlage war der Gedanke naheliegend, das zu so hoher Entwicklung gebrachte Verkehrsmittel auch friedlichen Verkehrszwecken dienstbar zu machen, wenn einmal nach Beendigung des blutigen Ringens in Europa die durch den Krieg gebundenen Kräfte wieder für zivilisatorische und kulturelle Zwecke frei werden. Tatsächlich sind auch in allen Ländern, bei uns wie bei unseren Feinden und in neutralen Staaten, allerlei Pläne emporgeflattert, die auf die Einrichtung eines regelmäßigen Beförderungszwecken dienenden Luftverkehrs abzielen.

In Italien wurde am 28. Juni 1917 die Postbeförderung auf dem Luftwege zwischen Neapel und Palermo aufgenommen und in einem Zeitraume von drei Stunden, einem Viertel der auf dem Bahn- oder Schiffswege erzielbaren Zeitdauer, durchgeführt. Ebenso steht seit Juli 1917 ein Luftdienst zwischen dem Festland und Sardinien in Betrieb.

Insbesondere in England sind mehrfache Studien in die Öffentlichkeit gelangt über eine Luftverbindung zwischen England und Indien, die sowohl für die Post als auch für Reisende dienen soll, wobei die Post London in 36 Stunden erreichen würde. Bei Verwendung von Flugzeugen mit vier Motoren und 16 Personen Besatzung könnte eine Geschwindigkeit von 80 englischen Meilen pro Stunde erzielt werden. Ferner wird an eine Verbindung zwischen London und New York gedacht, bei der der Atlantische Ozean auf dem Wege über die Azoren überquert werden und New York von London auf dem Luftwege in 24 Stunden erreicht werden soll.

Weitere Studien betreffen endlich den Luftpostverkehr von London nach dem Festland. Die Flugzeit von London nach Paris beträgt bei Annahme einer Geschwindigkeit von nur 130 km 3 Stunden, nach Marseille 8 statt bisher 23 Stunden, von London nach Rom 12 Stunden und nach Moskau oder Konstantinopel 20 Stunden.

In Schweden sind betreffs der wichtigsten Linien, und zwar Schweden—Finland, Stockholm—Malmö, Gothenburg—Malmö und Stockholm—Gothenburg die ersten vorbereitenden Maßregeln getroffen worden. Gleichzeitig wird die Möglichkeit einer Luftverbindung zwischen England und Schweden zunächst für postalische Zwecke untersucht, und auch eine Luftverbindung Schwedens mit Deutschland vorbereitet.

In Frankreich ist die Einführung eines Flugpostdienstes zwischen Frankreich und Korsika bereits durchgeführt, eine Verbindung zwischen Frankreich und Algier steht in ernster Erwägung.

In Amerika sollte eine Reihe von Luftpostlinien schon im Jahre 1917 in Betrieb gesetzt werden; es wird aber jetzt erst die Eröffnung der anscheinend ersten Linie zwischen New York und Washington für den 1. Mai 1918 gemeldet.

Auch in Österreich-Ungarn wird bereits an einem gleichen Friedenswerk gearbeitet, das die Gründung der „Ilag", der Internationalen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, zum Ziele hat. Durch die Gründung gleichartiger und in enger Verbindung miteinander stehender nationaler Gesellschaften in Österreich sowie in Ungarn, Deutsch-

land und den Balkanstaaten soll die Grundlage für eine Luftverbindung für den Post- und Personenverkehr von Hamburg bis Konstantinopel mit Berlin, Dresden, Prag, Wien, Budapest, Belgrad und Sofia als Zwischenstationen geschaffen werden, an die sich in jedem der einzelnen Länder ein Netz von Zweiglinien anschließen wird. Die Strecke Wien—Konstantinopel wird auf diese Weise in 12 Stunden zurückgelegt werden und es wird die Möglichkeit bestehen, auf einen früh morgens von Wien nach Konstantinopel abgehenden Brief schon am nächsten Vormittag die Antwort in Händen zu haben. Eine der ersten österreichischen Linien wird Wien—Triest sein, das berufen ist, ein Zentrum des Luftverkehrs für die Adria und das Mittelmeer zu werden.

Hinsichtlich der technischen Fragen des Flugproblems ist der großen Öffentlichkeit nur weniges bekannt geworden; Tatsache ist, daß sich eigentliche Betriebsunfälle schon jetzt so gut wie gar nicht mehr ereignen. Unglücksfälle, von denen Flieger betroffen werden, sind nahezu ausschließlich in der feindlichen Einwirkung durch Abschuß, bei Übungsflügen im Hinterland aber höchstens in Vorkommnissen bei der Ausbildung von Piloten oder bei der Erprobung neuer Apparate begründet. Alle diese Momente entfallen aber für Flüge im regelmäßigen Verkehr der einzurichtenden Post- und Passagierluftlinien. Wenn auch gewiß nicht behauptet werden darf, daß das Flugzeug sich zur unbeschränkten Unabhängigkeit von Wind und Wetter durchgerungen hat, ist doch die Behinderung, die der regelmäßigen Durchführung des Luftverkehrs aus atmosphärischen Verhältnissen droht, keineswegs eine derartige, daß dieser dadurch in Frage gestellt werden könnte. Sturm von solcher Stärke, daß das Fliegen unmöglich gemacht wird, ist äußerst selten; auch stärkere Beunruhigung der Luft durch Böen macht sich gewöhnlich nur bis zu einer gewissen Höhe geltend, darüber hinaus ist die Luft auch bei stärkstem Sturm fast böenlos. Der Nebel ist sicherlich der unangenehmste Feind des Fliegers, da er die Sicht behindert. Für den Friedensluftverkehr wird aber durch Einrichtung eines in entsprechenden Abständen über die Strecke verteilten Lichtsignaldienstes Vorsorge getroffen. Die meteorologischen Einflüsse werden also den Flugverkehr an einer geringen Zahl von Tagen im Jahre behindern, aber kaum in höherem Maße, als auch die Schiffahrt und selbst der Bahnverkehr von Wetterunbilden besonderer Stärke zu leiden haben.

In der großen Öffentlichkeit ist vielfach die Anschauung verbreitet, daß ein Beförderungszwecken dienender Luftverkehr zweifellos mit lenkbaren Luftschiffen zu bewerkstelligen sei. Die Erfahrungen des Krieges haben aber das Flugzeug zu größter Betriebssicherheit und Verwendungsmöglichkeit entwickelt, während die Lenkluftschiffe auf dem vorher erreichten Grade stehen geblieben sind und Nachteile aufweisen, die gegen ihr Heranziehen als Verkehrsmittel des Friedens sprechen.

Die rasche Überwindung großer Entfernungen weist dem Luftverkehr eine Stellung zu, die nicht an die engen Grenzen eines Landes gebunden sein kann, ihm vielmehr einen internationalen Charakter sichert. Diese völkerverbindende und völkervereinigende Wesensart hat in den letzten Jahren vor dem Kriege zu zwischenstaatlichen Verhandlungen geführt, die darauf abzielten, die wichtigsten Rechtsfragen des Luftverkehrs in einheitlicher Weise im Wege internationaler Abmachungen zu regeln. Der Ausbruch des Weltkrieges hat alle diese Fäden jäh zerrissen, so daß es fraglich erscheint, ob und wann wieder an die gemeinsame Friedensarbeit angeknüpft werden kann. Darum war es zweckmäßig und klug, daß sich die juristischen Kommissionen der Aeroverbände in Deutschland, Österreich und Ungarn zusammengetan haben, um den Regierungen der Mittelmächte wertvolles Material für die zweifellos notwendig gewordene gesetzliche Regelung des Luftverkehrs an die Hand zu geben.

Das Hoheitsrecht des Staates erstreckt sich auch auf den Luftraum über seinem Staatsgebiet, sollen die Staaten einander durch Vertrag wechselseitig das Recht auf Durchfahrt durch den fremden Luftraum gewähren. Die geographische Lage weist Österreich-Ungarn, das ungefähr im Schnittpunkt der großen Verkehrslinien vom Osten nach dem Westen und vom Norden nach dem Süden liegt, gerade im Luftverkehr eine hervorragende und besondere Stellung zu und bringt es mit sich, daß die fremden Staaten ein viel größeres Interesse am freien Verkehr durch unseren Luftraum haben werden als wir an der ungehinderten Durchquerung ihres Luftraumes. Wir haben also ein viel wertvolleres Zugeständnis zu machen als zu empfangen und können dadurch vielleicht unserem Luftverkehr im Ausland sonstige Vorrechte sichern, die wir ohne Ausnützung dieses Kompensationsobjektes nicht zu erlangen vermöchten.

Ein unbehinderter Luftverkehr kann sich auch nicht ohne gewisse rechtliche Beschränkungen des Grundeigentums vollziehen, da jedermann das Überfliegen seines Grundstückes zu gestatten hat, sofern nicht berechtigte Interessen des Grundeigentümers erheblich beeinträchtigt werden oder das Recht des Überfliegens mißbraucht wird. Das Überfliegen über einer gewissen Höhe darf überhaupt nicht untersagt werden. Daneben hat aber eine Schadenersatzpflicht des Flugzeughalters einzutreten, die für alle, sei es bei Abflug oder Landung, sei es während des Fluges, etwa verursachten Personen- oder Sachbeschädigungen Ersatz bietet.

Eine wichtige Rolle wird auch die zollrechtliche Behandlung des Flugverkehrs spielen, da eine Überwachung der gesamten Grenze der Luft und in allen Luftschichten natürlich unmöglich ist, andererseits ein Zwang, an der Grenze niederzugehen, den Luftverkehr beeinträchtigen müßte, sofern ein solcher Zwang überhaupt praktisch möglich ist. Der gewünschte Erfolg soll in der Weise erzielt werden, daß alle Waren mitführenden Luftfahrzeuge grundsätzlich vor jedem Aufstieg und nach jeder Landung einer amtlichen Warenaufnahme zu unterziehen sind. Bei dieser Prüfung fehlende Waren sind zu verzollen.

Beim Flugwesen ist in noch weit höherem Maße als beim Kraftwagenverkehr eine behördliche Aufsicht nötig, daß nur qualitativ entsprechende Luftfahrzeuge und vollkommen ausgebildete Lenker zum Flugverkehr zugelassen werden. Es werden ferner wie im Schiffsverkehr einheitliche Verkehrsregeln über Signal- und Lichterführung, Nationalitätsabzeichen und Ausweichvorschriften notwendig werden. Der internationale Charakter des Luftverkehrs weist darauf hin, alle diese Vorschriften in allen Ländern in möglichst einheitlicher und gleichartiger Weise zu gestalten.

Für die Möglichkeit einer angemessenen Verzinsung des im Luftverkehrsunternehmen zu investierenden Kapitals sind in erster Linie die Betriebskosten ausschlaggebend, werden aber angesichts der Höhe der Flugzeugpreise wesentlich beeinflußt durch den Grad der Betriebssicherheit nach dem heutigen Stande der Flugtechnik. Der Flug Blériots über den Ärmelkanal erschien im Jahre 1909 als ein die ganze Welt bewegendes Ereignis, heute stellt er einen Schülerflug von geringem Umfang dar.

Die Erträgnisfähigkeit wird für die erste Zeit unzweifelhaft mit einer begreiflichen Scheu des Publikums zu rechnen haben, und die Öffentlichkeit wird nur nach und nach dem neuen Verkehrsmittel zugeführt werden; aber welches neue Verkehrsinstrument hätte sich nicht den gleichen Schwierigkeiten und Vorurteilen gegenübergesehen? Eisenbahn, Dampfschiff und Automobil sind sprechende Beispiele dafür und unsere raschlebige Zeit wird dafür sorgen, daß der Siegeszug des Flugzeugs schnell und unaufhaltsam sein wird. Die „Ilag" baut demnach ihre Tätigkeit zunächst auf dem Fundament der Postbeförderung auf, mit der ein beschränkter Personenverkehr verbunden werden soll.

Die regelmäßige Postbeförderung auf dem Luftweg wird überdies Gelegenheit bieten, Erfahrungen zu sammeln und zu verwerten. Da selbst ein ganz kleines Fahrzeug imstande ist, 200—300 kg Post mitzuführen, während die Tragfähigkeit der Großflugzeuge sich auf Tausende von Kilogrammen erstreckt, ist leicht einzusehen, daß ohne weiteres die gesamte Briefpost auf den betreffenden Linien dem Luftweg überantwortet werden kann. Das kaufmännische Leben wird die reichsten Vorteile aus der neuen schnellen Überwindung der Entfernungen ziehen, es wird den Aktionsradius der Volkswirtschaft erweitern und die Wechselbeziehungen der Völker und Länder enger zu gestalten vermögen. Verkehr schafft Verkehr — und so wird der Luftverkehr nicht als eine die bestehenden Verkehrsmittel beeinträchtigende Konkurrenz an ihre Seite treten, sondern als wertvolle Ergänzung und als verkehrsbelebender Faktor neue Fäden von Stadt zu Stadt, von Land zu Land und von Volk zu Volk spinnen.

Die größten Kosten des Luftverkehrs werden in den Anschaffungsspesen der Flugzeuge, ihres Betriebsstoffes und in den Personalkosten gelegen sein. Die Bereitstellung und Instandhaltung der Verkehrsstrecke selbst stellt verhältnismäßig geringere Anforderungen. Zunächst ist in den einzelnen Städten die Anlage und Einrichtung von Flughäfen erforderlich. Das Interesse der einzelnen Städte, an den Flugverkehr angeschlossen zu werden, ist ein so großes und lebhaftes, daß von allen Seiten Angebote für die kostenfreie oder fast kostenfreie Überlassung des Flughafengeländes gestellt werden. Die Flughäfen werden überdies mit radiotelegraphischen Stationen ausgerüstet sein und vielfach auch über Wetterstationen verfügen müssen. Längs der Flugstrecke werden in entsprechenden Abständen an geeigneten Punkten Signale zur Bezeichnung der Strecke, sowie Notlandungsplätze bestimmt werden.

Wenn der Friede uns erst einmal von dem Druck, der unser gesamtes inneres und äußeres Dasein so schwer belastet, befreit haben wird, wird in wenigen Jahren der Luftverkehr des Nimbus des Geheimnis- und Gefahrvollen entkleidet sein, die in der Luft ihres Weges ziehenden Flugzeuge werden ebensowenig mehr unser Erstaunen erregen, als die Automobile es jetzt tun. Das Flugzeug wird Gegenden und Landstriche dem Verkehr erschließen, die bisher zu voller Weltabgeschiedenheit verurteilt waren, die Freizügigkeit und örtliche Ungebundenheit des Menschengeschlechtes wird im höchsten Maße verwirklicht sein. So dürfen wir einen frohen Ausblick in die Zukunft mit uns nehmen und aus den zahlreichen Ruinen, die die zerstörende Hand des Krieges hinterlassen hat, wird dank zielbewußter Zusammenarbeit aller berufenen staatlichen und fachlichen Faktoren das neue Leben des Luftverkehrs erblühen, menschlicher Wirtschaft, menschlichem Geist und menschlichem Fortschritt zum Heil und Segen!

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschaftsstatistik von Mitte Januar bis Mitte März 1918.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 6½ %, 1. Febr. 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 6½ „ | Norwegen | 4 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

## Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 23. Jan. | 31. Jan. | 7. Febr. | 15. Febr. | 21. Febr. | 28. Febr. | 7. März | 15. März |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2407 | 2407 | 2407 | 2407 | 2407 | 2407 | 2408 | 2408 |
| Silberbestand | 113 | 114 | 113 | 115 | 116 | 116 | 116 | 117 |
| Wechsel | 12418 | 13105 | 12609 | 12875 | 12355 | 13048 | 13065 | 13345 |
| Lombards | 5 | 8 | 8 | 7 | 6 | 8 | 6 | 6 |
| Täglich fällige Verbindlichkeiten | 6250 | 6676 | 6303 | 6215 | 6069 | 6490 | 6591 | 6745 |
| Notenumlauf | 10918 | 11138 | 11121 | 11097 | 11122 | 11310 | 11324 | 11355 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 24. Jan. | 31. Jan. | 7. Febr. | 14. Febr. | 21. Febr. | 28. Febr. | 7. März | 14. März | 21. März |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 58,91 | 58,60 | 58,61 | 58,94 | 58,47 | 59,55 | 60.05 | 60,08 | 60,60 |
| Wechsel | 95,21 | 91,89 | 96,89 | 95,66 | 101,44 | 98,64 | 98,19 | 97,60 | 99,22 |
| Guthaben Privater | 124 44 | 128.70 | 125,50 | 126,26 | 131,87 | 124,76 | 137,71 | 122,99 | 134,38 |
| Guthaben des Staates | 41,81 | 38,24 | 41,14 | 39,01 | 38,56 | 42,65 | 41 02 | 38,35 | 35,37 |
| Notenumlauf | 45,22 | 45,88 | 46,31 | 46,06 | 46,20 | 47,25 | 47,59 | 47,28 | 47,35 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 19,33% | 19,37% | 18,56% | 18,96% | 18,02% | 18,24% | 17,31% | 18,67% | 18,67% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franks.)

| | 24. Jan. | 31. Jan. | 7. Febr. | 14. Febr. | 21. Febr. | 28. Febr. | 7. März | 14. März | 21. März |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand (Inland) | 3323 | 3325 | 3326 | 3328 | 3329 | 3331 | 3332 | 3335 | 3335 |
| Goldbestand (Ausland) | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 |
| Silber | 247 | 248 | 250 | 252 | 253 | 254 | 256 | 256 | 255 |
| Wechsel | 2023 | 2142 | 2473 | 2458 | 2370 | 2426 | 2235 | 2174 | 2147 |
| Guthaben des Staates | 60 | 3 | 270 | 41 | 19 | 52 | 29 | 38 | 55 |
| Privatguthaben | 2835 | 2951 | 2581 | 2634 | 2606 | 2581 | 2630 | 2598 | 2740 |
| Notenumlauf | 23162 | 23535 | 23740 | 23821 | 23986 | 24308 | 24650 | 24344 | 24824 |
| Staats-Vorschuß | 12850 | 13000 | 12700 | 12700 | 12850 | 13150 | 13550 | 13750 | 13900 |
| Vorschuß an die Verbündeten | 3250 | 3260 | 3275 | 3290 | 3300 | 3315 | 3325 | 3330 | 3345 |

**Russische Staatsbank** veröffentlicht keine Ausweise mehr.

**Niederländische Bank** (in Millionen Gulden).

| | 12. Jan. | 19. Jan. | 26. Jan. | 2. Febr. | 9. Febr. | 16. Febr. | 23. Febr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 697 | 708 | 707 | 707 | 716 | 716 | 714 |
| Silberbestand | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Notenumlauf | 883 | 883 | 871 | 892 | 859 | 854 | 845 |
| Wechsel | 66 | 72 | 76 | 80 | 30 | 24 | 30 |
| Lombard | 93 | 90 | 90 | 90 | 145 | 139 | 116 |

**Neue Belgische Notenbank** (Notenabteilung der Soc. Général de Belgique (in Millionen Franken).

| | 24. Jan. | 31. Jan. | 7. Febr. | 14. Febr. | 21. Febr. | 14. März | 21. März |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand u. deutsches Geld | 93 | 102 | 110 | 170 | 168 | 25 | 25 |
| Guthaben im Ausland | 522 | 523 | 523 | 522 | 522 | 726 | 726 |
| Darlehen gegen Schatzscheine belg. Provinzen | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland | 93 | 93 | 93 | 94 | 94 | 98 | 98 |
| Wechsel | 146 | 147 | 141 | 147 | 154 | 143 | 139 |
| Notenumlauf | 1157 | 1165 | 1168 | 1205 | 1205 | 1235 | 1225 |
| Giroguthaben | 169 | 173 | 173 | 202 | 207 | 230 | 236 |

**Schweizerische Notenbank** (in Millionen Franken).

| | 15. Jan. | 23. Jan. | 31. Jan. | 7. Febr. | 23. Febr. | 28. Febr. | 7. März |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gold | 359 | 360 | 361 | 362 | 366 | 366 | 367 |
| Silber | 54 | 55 | 55 | 55 | 56 | 56 | 56 |
| Wechsel | 258 | 244 | 264 | 254 | 202 | 221 | 223 |
| Lombard | 38 | 38 | 41 | 41 | 36 | 38 | 38 |
| Noten | 627 | 608 | 633 | 620 | 612 | 646 | 637 |
| Giroguthaben | 111 | 126 | 138 | 235 | 89 | 76 | 95 |

**Auftragsbestand des Stahltrustes** (New York)
(in 1000 t)
Ende Februar 1918 9 888 000

**Außenhandel Englands.**

| | Januar 1918 | Januar 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr | 99 058 714 £ | 90 592 969 £ |
| „ „ Ausfuhr | 41 665 935 „ | 46 860 542 „ |
| „ „ Wiederausfuhr | 3 190 660 „ | 8 431 315 „ |

| | Februar 1918 | Februar 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr | 99 053 831 £ | 80 947 686 £ |
| „ „ Ausfuhr | 39 099 481 „ | 37 187 490 „ |
| „ „ Wiederausfuhr | 2 740 142 „ | 8 991 756 „ |

## Devisenkurse einiger größeren Börsenplätze am 1. Februar 1918.

**Berlin.**

| | Geld | Brief |
|---|---|---|
| Holland 100 fl. | 215½ | 216 |
| Dänemark 100 Kr. | 152½ | 153 |
| Schweden 100 Kr. | 162¼ | 162¾ |
| Norwegen 100 Kr. | 159¼ | 159¾ |
| Schweiz 100 Fr. | 112½ | 112¾ |
| Wien / Budapest 100 K. | 66,55 | 66,65 |
| Bulgarien 100 Leva | 79 | 79½ |
| Konstantinopel | 18,85 | 18,95 |
| Madrid u. Barcelona | 114 | 115 |

**Wien.**

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 150 | 150,20 |
| Amsterdam | 324 | 325 |
| Zürich | 167,50 | 168,50 |
| Kopenhagen | 229,50 | 230,50 |
| Stockholm | 244 | 245 |
| Kristiania | 246 | 241 |
| Sofia | — | — |
| Konstantinopel | 28,00 | 28,75 |
| Marknoten | 149,90 | 150,30 |
| Rubelnoten | *200,10 | **210,20 |

*) 500 Rubelstücke. **) kleinere Stücke.

**Paris.**

| | |
|---|---|
| London | 27,18 |
| New York | 570,75 |
| Schweiz | 128,25 |
| Spanien | 696,— |
| Portugal | — |
| Holland | 259,50 |
| Rußland | — |
| Dänemark | — |
| Norwegen | 177,— |
| Schweden | 184.50 |
| Italien | 64,— |

**Zürich.**

| | |
|---|---|
| Berlin | 87,25 |
| Wien | 58,— |
| Holland | 200,— |
| New York | 4,46 |
| London | 21,22 |
| Paris | 78,15 |
| Italien | 50,25 |
| Kopenhagen | 136,— |
| Stockholm | 142,— |
| Kristiania | 138,— |
| Petersburg | 72,— |
| Madrid | 108,50 |
| Buenos Aires | 195,— |

**Kopenhagen.**

| | |
|---|---|
| Berlin | 65,50 |
| Amsterdam | 149,50 |
| London | 15,68 |
| Paris | 58,25 |

**Stockholm.**

| | |
|---|---|
| Berlin | 62,— |
| Amsterdam | 141,— |
| Schweizerische Plätze | 70,— |
| London | 14,80 |
| Paris | 54,75 |

**Amsterdam.**

| | |
|---|---|
| Wechsel auf Berlin | 43,52½ |
| „ „ Wien | 28,70 |
| „ „ Schweiz | 50,— |
| „ „ Kopenhagen | 67,75 |
| „ „ Stockholm | 71,75 |
| „ „ New York | — |
| „ „ London | — |
| „ „ Paris | — |

**New York.**

| | |
|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | 5½ |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag. | 6 |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7250 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7250 |
| Silber per Unze | 85⅛ |

**London.**

| | |
|---|---|
| Wechsel auf Amsterdam 3 Monate | 10,57½ |
| „ auf Amsterdam kurz | — |
| „ auf Paris 3 Monate | 27,59 |
| „ auf Paris kurz | 27,19 |
| „ auf Petersburg kurz | — |

# Handel und Wirtschaft.

**Allgemeines.**

Die Zuckererzeugung Europas im laufenden Betriebsjahr wird in Kreisen der deutschen Zuckerindustrie auf 88½ Millionen Zentner gegen 98 bzw. 104 und 154 Millionen in den 3 vorangegangenen Jahren geschätzt.

Gemäß Beschluß der Pariser Alliierten-Konferenz wurde eine Kommission zum Kauf und zur Verteilung allen Chilisalpeters ernannt.

Über die Entwicklung des Silberpreises während des Krieges gibt nachstehende Aufstellung Aufschluß:

| | 1917 | 1916 | 1915 | 1914 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|
| Höchster Kurs | 55 | 37⅛ | 27¼ | 27¾ | 29⅜ |
| Niedrigster Kurs | 35 11/16 | 26 11/16 | 22 5/16 | 22⅛ | 25 15/16 |
| Kursspannung | 19 5/16 | 10 7/16 | 4 15/16 | 5⅝ | 3 7/16 |
| Durchschnittskurs | 40 7/8 | 31 5/16 | 23 11/16 | 25 5/16 | 27 9/16 |

Die Preissteigerung findet ihre Ursachen
1. in dem Bedarf Indiens,
2. in dem Bedarf der Vereinigten Staaten,
3. in dem Rückgang der Förderung in Mexiko von 70 Millionen Unzen auf weniger als die Hälfte,
4. in den gesteigerten Bedürfnissen anderer Länder.

Für die Londoner Münze liegen nachstehende Angaben vor:

1914 zeigten die Silberprägungen eine Zunahme um nur 645 000 Pfd. St. Die Steigerung in den beiden folgenden Jahren betrug 7 258 000 bzw. 10 270 000, 1917 ging das Plus auf 4 322 000 Pfd. zurück.

## I. Europa

Deutschland. An der Technischen Hochschule Dresden ist ein Auslands-Seminar errichtet worden, das im Sommer als erstes Auslands-Seminar an einer deutschen Technischen Hochschule seine Lehrtätigkeit beginnen wird. Für seine Gründung war die Erwägung entscheidend, daß von den vielen Aufgaben des Auslandsstudiums eine ganze Reihe am besten im Anschluß an den Lehrplan einer Technischen Hochschule gelöst werden kann, vor allem die Ausbildung der künftigen Vertreter der Technik und Industrie im Auslande. Es soll den Studierenden der Technischen Hochschule Gelegenheit geben, sich außer ihren Fachkenntnissen besondere Auslandskenntnisse zu erwerben. Außerdem ist aber auch an Teilnehmer mit anderer Vorbildung gedacht, die Interesse für die Erwerbung oder Erweiterung von Auslandskenntnissen haben. Gleichzeitig bietet sich ihnen die Möglichkeit, sich durch Benutzung der Studieneinrichtungen der Technischen Hochschule mit technischen Fragen bekannt zu machen. Auch sonst ist ein allmählicher Ausbau des Seminars vorgesehen, und zwar sollen in einem etwa achtsemestrigen Turnus die wichtigsten Auslandsgebiete vom geographischen, volkswirtschaftlichen, geschichtlichen, politischen, kulturellen, sprachlichen und naturwissenschaft-

lichen Standpunkte aus behandelt werden. Den Anfang wird im Sommer die Iberische Halbinsel (Spanien und Portugal) machen.

Mit mehr als 250 Gesellschaftern und einem Stammkapital von 400 000 Mark ist im Sitzungssaal der Breslauer Handelskammer die Breslauer Messe-Gesellschaft gegründet worden, die sich zur Aufgabe macht, durch Veranstaltung von Messen usw. Handel, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft zu fördern. Der Ausschuß der Gesellschaft setzt sich zusammen aus Vertretern von Behörden und namhaften Persönlichkeiten der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft und des Handwerks.

Die Leipziger Frühjahrsmesse verspricht die Messen des letzten Jahres bedeutend zu übertreffen. Für die Herbstmesse ist eine Abteilung „Technik" vorgesehen, die sämtliche Rohmaterialien, Ersatzstoffe aller Art, Halbfabrikate, technische, elektrotechnische und chemisch-technische Bedarfsartikel, Werkzeuge, Werkzeugmaschinen, Verkehrsmittel, Kraftwagen, Lacke, Farben und vieles mehr umfassen soll. — Eine Auskunftsstelle wurde bereits eingerichtet.

Die Spirituszentrale soll auf die Dauer des Bestehens der Reichsbranntweinstelle verlängert werden. Diese ist seinerzeit auf unbestimmte Dauer gegründet worden.

Das herzogliche Salzwerk zu Staßfurt beabsichtigt eine Betriebsausdehnung zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff. Zum Bau der erforderlichen Anlagen hat die Regierung den Betrag von 120 000 Mark ausgeworfen.

Im Hauptausschuß des Reichstags wurde eine Resolution angenommen, die den Reichskanzler ersucht, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um durch die Aufsicht des Reiches über die Naturschätze (Kohle, Erz usw.) die Interessen der Allgemeinheit gegenüber den Syndikaten zu sichern.

Zur weiteren Behandlung der Angelegenheit betreffend Bildung eines Zwangssyndikats in der Braunkohlenindustrie östlich der Elbe wurde ein zwölfgliedriger Arbeitsausschuß gewählt.

In der Oberlausitz hat man neue Braunkohlenvorkommen gefunden.

Das in der Gemeinde Heven an der mittleren Ruhr gelegene Grubenfeld Vinzenz, worin noch 7 Millionen To. hochwertiger Kohle anstehen, soll durch eine in der Bildung begriffene Bergwerksgesellschaft aufgeschlossen werden. Mit den Vorarbeiten ist schon begonnen worden.

Das zwischen dem deutschen Stahlwerk-Verband und der Holländischen Trägerhändler-Vereinigung bestehende Übereinkommen ist bis zum 1. Juli 1918 auf der bisherigen Grundlage verlängert worden.

In Duisburg soll eine deutsche Schiffsbeleihungsbank A.-G. mit einem Kapital von 6 Millionen Mark gegründet werden, an der Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Hessen und Preußen interessiert sind.

Über die Entwicklung der Schuldbucheintragungen unterrichten nachstehende Tabellen:

Reichsschuldbuch
in Mark:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31. 12. 1913 | 1 391 193 600; | 31. 12. 1915 | 4 989 601 600 |
| 31. 3. 1914 | 1 427 183 100; | 31. 3. 1916 | 5 946 128 200 |
| 30. 6. 1914 | 1 461 983 700; | 30. 6. 1916 | 7 021 536 200 |
| 30. 9. 1914 | 1 491 038 500; | 30. 9. 1916 | 8 037 814 300 |
| 30. 12. 1914 | 2 014 142 600; | 31. 12. 1916 | 8 778 222 200 |
| 31. 3. 1915 | 2 740 997 200; | 30. 6. 1917 | 10 741 024 500 |
| 30. 6. 1915 | 3 216 649 600; | 30. 9. 1917 | 12 123 286 200 |
| 30. 9. 1915 | 4 182 548 000; | 31. 12. 1917 | 12 883 412 900 |

Preußisches Staatsschuldbuch
in Mark:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31. 12. 1913 | 3 568 806 300; | 31. 12. 1915 | 3 778 397 100 |
| 31. 3. 1914 | 3 631 162 000; | 31. 3. 1916 | 3 765 636 050 |
| 30. 6. 1914 | 3 676 462 650; | 30. 6. 1916 | 3 767 656 650 |

Preußisches Staatsschuldbuch
in Mark:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 30. 9. 1914 | 3 740 002 900; | 30. 9. 1916 | 3 764 288 550 |
| 30. 12. 1914 | 3 767 273 950; | 31. 12. 1916 | 3 749 781 300 |
| 31. 3. 1915 | 3 769 803 550; | 30. 6. 1917 | 3 740 293 300 |
| 30. 6. 1915 | 3 773 169 450; | 30. 9. 1917 | 3 687 178 250 |
| 30. 9. 1915 | 3 776 509 200; | 31. 12. 1917 | 3 691 241 250 |

Durch eine Bundesratsverordnung vom 17. Januar wurden Veräußerungen von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen der deutschen Kolonialgesellschaften sowie von Kolonialunternehmungen, die in einem der Verordnung als Anlage beigegebenen Verzeichnis angeführt sind, an Ausländer oder für Rechnung von Ausländern verboten.

Am 15. Februar wurde als oberste Vertretung der deutschen Industrie der Deutsche Industrierat gegründet. Er setzt sich aus Vertretern des Zentralverbandes der deutschen Industriellen, des Bundes der Industriellen und des Zentralvereins zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie (54 Mitglieder) zusammen und umfaßt etwa neun Zehntel der gesamten deutschen Industrie.

Am 1. Februar wurde in Berlin die Deutsche Girozentrale als Bankanstalt der deutschen kommunalen Giroverbände eröffnet.

Vom Reichsjustizamt ist eine neue Kriegswucherverordnung in Aussicht genommen, deren Geltungsdauer sich auf 5 Jahre erstrecken soll.

Dem Reichstag ist eine neue Kreditforderung über 15 Milliarden zugegangen. Die Zeichnungsfrist für die 8. Kriegsanleihe läuft vom 18. März bis 18. April. Es werden wieder 5 prozentige Schuldverschreibungen und 4½ prozentige auslosbare Schatzanweisungen ausgegeben.

Bezüglich der in deutschem Besitz befindlichen russischen Staatsanleihen und staatlich garantierten Wertpapieren sind in dem am 3. März unterzeichneten Friedensvertrag Abweichungen dahin getroffen worden, daß jeder vertragschließende Teil mit Einschluß seiner Gliedstaaten sofort nach der Ratifikation des Vertrages die Bezahlung seiner Verbindlichkeiten gegenüber dem anderen vertragschließenden Teil wieder aufnimmt. Zur Feststellung des deutschen Besitzes wurde Registrierung und Abstempelung bei einer Reichsbankstelle angeordnet.

**Österreich-Ungarn.** Im Abgeordnetenhause wurde eine neue Elektrizitätsvorlage eingebracht. Der Leitgedanke des neuen Gesetzes ist die möglichste Förderung der Elektrizitätswirtschaft, die Beseitigung der Hemmnisse und die gleichzeitige Sicherstellung der gesamtstaatlichen gemeinwirtschaftlichen Bedürfnisse. Bei der Einbringung der Vorlage beklagte der Arbeitsminister Homan die bisherige Rückständigkeit auf diesem Gebiete, deren Ursache vor allem in der unzulänglichen Ausnützung der Wasserkräfte, in der Systemlosigkeit der Elektrizitätswirtschaft sowie im Überwiegen der kleinen Betriebe gegenüber den Großbetrieben liege. Durch eine entsprechende Ausnützung der Wasserkräfte würde soviel Kohle erspart, daß Österreich-Ungarn nicht mehr bemüßigt wäre, aus dem Deutschen Reich Kohle einzuführen.

Die Regierung hat im Abgeordnetenhause eine Vorlage über die Einführung einer Kohlensteuer eingebracht. Die österreichische Vorlage ist in allen wesentlichen Punkten dem deutschen Gesetz nachgebildet. Abweichungen bestehen lediglich bezüglich der Braunkohlenbriketts. Die Geltungsdauer der Abgabe ist wie in Deutschland mit dem 20. Januar 1920 begrenzt. Ihr finanzieller Ertrag bei den gegenwärtigen Preisen ist auf 200 Millionen Kr. veranschlagt. Die Einhebung verteilt sich auf 160 Braun- und 76 Steinkohlengruben, die im Oktober 1917 in der Hand von 213 Unternehmungen waren. — Um eine Doppelbesteuerung bei wechselseitiger Einfuhr zu vermeiden, sind entsprechende Übereinkommen mit

Deutschland und Ungarn notwendig, doch ist in Ungarn bisher die Kohlensteuer noch nicht eingeführt. Mit der deutschen Reichsregierung haben darüber bereits Verhandlungen stattgefunden, die weit gediehen sind. Im letzten Friedensjahr stand einem Ausfuhrwert an Kohle nach Deutschland von 76 Millionen Kr. ein Einfuhrwert von 177 Millionen Kr. gegenüber.

Die Bodenkreditanstalt, die Länderbank und die österreichische Kreditanstalt erhöhen ihr Aktienkapital um 8, 30 und 40 Millionen Kronen. Den genannten Banken folgen die Galizische Länderbank und die Ungarische Allgemeine Kreditbank.

In Boryslaw ist man bei der Mineralöl-Raffinerie A.-G., die der österreichischen Kreditansalt nahesteht, in 1442 m Tiefe mit einer Ergiebigkeit von 30 Waggons täglich fündig geworden. Das ausströmende Rohöl wird in Reservoirs aufgefangen.

England. Sir Edward Holden, Vorsitzender der London City and Midland Bank, richtete an die englische Regierung die Aufforderung zur zeitgemäßen Umwandlung der Organisation der Bank von England nach deutschem und amerikanischem Vorbild, unter Abschaffung der 1844 geschaffenen Peel-Akte.

Bei 13 englischen Großbanken haben sich die Depositen im verflossenen Jahre um 180 auf 1150 Millionen Pfd. Sterling erhöht. Die englischen Banken vergüten ihren Einlegern statt 4 nur 3½%, die schottischen Banken haben den Zinssatz für kurzfristige Depositen von 3½ auf 3% ermäßigt.

Die National Bank of South Africa hat neue Niederlassungen in Mozambique, Quelimane, Inhambene (Portugiesisch-Ostafrika) sowie in Muanza (Viktoria-Nyanza-See) errichtet.

Der englische Staatsschatz beabsichtigt die Ausgabe von 5 Schilling-Noten in einem Anfangsbetrage von voraussichtlich 50 Millionen Pfd. Sterling.

Der Minister für Wiederaufbau hat einen Ausschuß mit Lord Cunliffe, Gouverneur der Bank von England, als Präsidenten ernannt, um die Fragen des Notenumlaufes und der ausländischen Wechselkurse während der Übergangszeit zu prüfen.

Die britische Regierung unterhandelt mit Spanien wegen einer Anleihe in Höhe von 500 Millionen Pesetas.

„Times“ erfahren aus Manchester, daß die führenden chemischen Fabriken Englands demnächst in London zu einer Sitzung zusammentreten werden behufs Bildung eines Kartells.

Nach der „Iron and Trade Review“ betrug Englands Kohlenförderung im Jahre 1917 250 Millionen To. gegenüber 255 Millionen To. im Vorjahre.

In London und Glasgow finden gleichzeitig vom 11. bis 22. März Mustermessen statt.

Frankreich. Durch Regierungsdekret wurde Mitte Februar das Notenkontingent der Bank von Frankreich von 24 auf 27 Milliarden Fr. erhöht. Am 28. Februar betrug der Notenumlauf bereits 24 308,3 Millionen Francs.

Bis Ende 1917 zeigte die Verschuldung des Staates nachstehendes Bild (in 1000 Frs.):

| | Militär. u. sonstige Kriegsausgaben | Schulden | Sonstige Ausgaben | Summe |
|---|---|---|---|---|
| 1914 | 6 400,9 | 59,6 | 128,9 | 6 589,4 |
| seit 1. 8. 1914 | | | | |
| 1915 | 18 455,4 | 1 899,3 | 2 450,0 | 22 804,5 |
| 1916 | 27 191,3 | 3 333,0 | 2 371,7 | 32 896,0 |
| 1917 | 34 471,6 | 4 863,3 | 2 786,9 | 42 121,9 |
| zusammen: | 86 519,2 | 10 155,4 | 7 737,2 | 104 411,8 |

Der Kammer wurde das Budget für das Jahr 1918 vorgelegt. Gefordert werden für laufende Ausgaben:

a) Schulden 4899 Mill. Fr.,

b) sonsige Ausgaben 2909 Mill. Fr.

Für militärische und sonstige außerordentliche Kriegsausgaben werden für das I. Vierteljahr 1918 9263,5 Mill. Fr. gefordert.

Neben dieser Budgetaufstellung laufen aber noch Sonderbudgets, das der Lebensmittelversorgung, das der Pulverfabriken und das der Darlehen an fremde Regierungen.

Zusammengefaßt betragen nach dem „Temps“ die im Staatshaushalte Frankreichs für 1918 vorgesehenen gewöhnlichen Ausgaben 7 769 818 035 Fr., denen an gewöhnlichen Budgeteinnahmen 7 530 623 930 Fr. gegenüberstehen. Zur Deckung des Ausfalls von ungefähr 239 Millionen hat die Regierung die zuständigen Kammerausschüsse ersucht, die Prüfung einiger neuer Finanzmaßnahmen zu beschleunigen. Ferner ist vorgesehen, die von den Ausschüssen im Dezember bereits angenommenen Finanzmaßnahmen unverzüglich vom Parlamente annehmen zu lassen, wodurch der Staatskasse schätzungsweise ungefähr 301½ Millionen zufließen werden. Im Februar wurden wieder 361 Mill. Fr. neue Steuern beantragt.

Der Staatsschatz nimmt wieder die durch die unterbrochene Ausgabe der National-Verteidigungs-Obligationen auf (Emission der III. Kriegsanleihe).

Die Regierung beabsichtigt, die im März fälligen Zinsscheine russischer Werte den in Frankreich wohnenden Inhabern für Papiere auszuzahlen.

Die Regierung beantragt die gesetzliche Genehmigung eines Abkommens mit den Eisenbahngesellschaften zur Beschaffung des rollenden Materials mit einer Staatsbeteiligung von 40%. Es handelt sich um die Anschaffung von 130 Lokomotiven und 32 965 Waggons, deren Gesamtkosten auf 860 Mill. Fr. geschätzt werden.

Laut „Journal officiel“ ist auf Grund des Gesetzes vom 7. Januar 1918 der Postscheck in Frankreich eingeführt.

Die Compagnie Minière du Congo Français hat im verflossenen Jahre 725 To. Kupfererze gefördert gegen 1800 To. vor dem Kriege. Nach der „Information“ dürfte die Kohlenförderung im verflossenen Jahre annähernd 27 Mill. To. betragen haben gegen 20 Millionen im Jahre 1916.

Unter der Firma „Consortium Cotonnièrs Français“ ist mit einem Kapital von 10 692 000 Fr. ein Unternehmen gegründet worden, das die Umsätze in Baumwolle zentralisieren wird.

Die Regierung hat die Brüsseler Zuckerkonvention auf den 31. August gekündigt.

Rußland. Ein Erlaß des Rates der Volkskommissäre ordnet die Einstellung der Bezahlung von Coupons und Dividenden an. Die Bezahlung von Coupons ist bis zum Erlaß einer neuen Verfügung verboten. Der Handel mit Aktien und Obligationen ist bei Strafe der Einziehung der Immobilien verboten.

Die Bezahlung der Zinsen auf die Staatsschulden[1]) wurde eingestellt, die Staatsanleihen wurden für ungültig erklärt, ebenso werden die Staatsgarantien für Unternehmungen und Einrichtungen aller Art, die von der alten Regierung gewährt worden sind, für nichtig erklärt. Verbindlichkeiten mit kurzer Umlaufszeit und andere Schatzscheine bleiben in Kraft, jedoch werden die Zinsen dieser Werte unterdrückt, und die Papiere können wie Banknoten umlaufen. Inhaber innerer Anleihen in kleineren Beträgen, d. h. von weniger als 10 000 Rubel werden eine lebenslängliche Rente in der Höhe der bisher bezogenen Zinsen erhalten. Die Sparkassen werden von dem Erlaß nicht berührt. Der Erlaß wird dem geschäftsführenden Ausschuß zur Genehmigung

[1]) S. hierzu die Notiz unter Deutschland, Frankreich und Vereinigte Staaten.

vorgelegt werden. — Nach Meldung vom 18. Februar wurden alle Bankaktien für ungültig erklärt und die Dividenden aufgehoben. — Die Volkskommissare verfügten eine neue Ausgabe der Freiheitsanleihe (Meldung vom 25. Februar). Die Stücke sind gleichberechtigt mit den Banknoten als Zahlungsmittel.

Die Kriegsschulden stellen sich auf 57 689 Mill. Rubel. Vor dem Kriege wurden im In- und Auslande 9000 Millionen Rubel aufgenommen. Die Gesamtschuldenlast beträgt 66 689 Millionen Rubel, wovon 45,6 Milliarden Rubel verzinslich, der Rest in Gestalt von Kreditbriefen unverzinslich ist. — Laut einer Depesche der „Times" aus Petersburg erklärte die russische Regierung, daß der Erlaß eines Dekrets für die Regelung des Außenhandels bevorstehe. Ein Regierungsdekret verfügte das Monopol für alle Gewebe.

In Moskau bildeten 200 Firmen, welche Flachs verarbeiten, ein Syndikat.

Die Petersburger Handelsbanken geben eigenes Papiergeld, genannt Bankschecks, aus und beginnen mit der Ausgabe eines Betrages von 500 Millionen Rubel.

Die Eisenbahnkommission beabsichtigt alle Privatbahnen als Staatseigentum zu erklären und die in russischem wie in ausländischem Besitz befindlichen Aktien zu annullieren.

**Polen.** In der Sitzung des polnischen Ministerrats wurde auf Antrag des Finanzministers beschlossen, für die Zwecke des Wiederaufbaues des Landes eine Kreditanstalt mit einem Kapital von 20 Millionen M. ins Leben zu rufen, die niedrig verzinsliche 3 prozentige Darlehen zum Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten landwirtschaftlichen und industriellen Betriebe gewähren soll.

**Finnland.** Die Anerkennung der finnischen Republik hat eine namhafte Besserung des Preises der finnischen Mark an der Londoner Börse zur Folge gehabt. Der Kurs ist innerhalb kurzer Zeit von 36 auf 27 Mark für 1 Pfd. Sterl. herabgegangen. Die Guthaben der neuen Republik betragen bei den verschiedenen Großbanken Berlins ungefähr 50 Millionen Mark. Bei Beginn des Krieges wurden die Depots beschlagnahmt. Aufhebung der Sequestration ist bald zu erwarten. — Bei Eintritt geordneter Verhältnisse soll eine Anleihe in Deutschland aufgenommen werden.

**Ukraine.** Die Regierung der Ukraine beabsichtigt die Liquidation der russischen Staatsbank, der Adelsbank und der Bauernbank und die Übertragung von deren Aktiven auf eine zu begründende Ukrainische Bank. Anfang Januar wurden in Kiew die ersten ukrainischen Banknoten ausgegeben. Zunächst sind 100-Rubelnoten in Umlauf gesetzt, später sollen Einrubelscheine folgen. Der russische Rubel wird dem Nominalwert nach beibehalten, heißt aber „Karbowanez". Auf der Rückseite steht der Vermerk, daß die Noten durch den Nationalreichtum der Volksrepublik gedeckt seien, insbesondere durch Bergwerke, Wälder und Forsten sowie durch Staatseinkünfte, worunter das Zuckermonopol ausdrücklich erwähnt wird.

Über die Produktionskraft der Ukraine unterrichten folgende Angaben: Es entfällt auf dieses Gebiet der größte Teil der gesamten russischen Weizenernte, fast die Hälfte der Gerstegewinnung Rußlands, ein Viertel seiner Hafererzeugung, ein Fünftel seiner Roggenernte. Ihre Zuckerrübenproduktion stellt mehr als vier Fünftel derjenigen ganz Rußlands dar. Auch Obst und Wein gedeihen dort vortrefflich. Ferner hat die Ukraine eine überschüssige Produktion an Kleie, Ölkuchen, Sonnenblumen, sowie an Eiern und Geflügel. Sie nimmt des weiteren im industriellen Leben Rußlands, dank der Kohlen- und Eisenerzgewinnung des Donezbeckens, eine überragende Stellung ein. Ihre Lage am Schwarzen und Asowschen Meere sichert ihr für die Verwertung ihrer Erzeugnisse gute Verbindungen. — Bezüglich der Durchführung des Warenaustausches und der Lieferungsverträge mit Österreich-Ungarn und Deutschland sind Besprechungen im Gange.

Der Sondervertrag, der zwischen der Ukraine einerseits, Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei andererseits geschlossen wurde, sieht die Bezahlung der staatlichen Verbindlichkeiten, insbesondere die Wiederaufnahme des öffentlichen Schuldendienstes den beiderseitigen Staatsangehörigen gegenüber vor. Die Ukraine übernimmt auch die Erfüllung derjenigen Verbindlichkeiten, die durch dort befindliche Vermögensobjekte sichergestellt sind, vor allem für Eisenbahnobligationen.

**Holland.** Unter Führung der Niederländischen Bank erfolgt eine offizielle Feststellung der gesamten Kapitalsinteressen Hollands in Rußland.

Die Regierung hat die Bestandsaufnahme sämtlicher im Lande lagernder Wollen angeordnet. Man glaubt, daß diese Maßnahme der Vorbote einer allgemeinen Beschlagnahme ist.

Am 16. Januar ist der Postscheck- und Girodienst in Kraft getreten.

**Schweden.** Mit England kam ein für Schweden ungünstiges Tonnageabkommen zustande.

Die Reichsbank hat den am 13. Dezember v. J. von 6 auf 7% erhöhten Diskontsatz wieder auf 6½% herabgesetzt.

Mitte Februar wurde eine Anleihe von 50 Millionen Kronen zu 96% zur Zeichnung aufgelegt.

Unter dem Namen „Mittelschwedische Erzgruben A.-G. in Stockholm" wurde in Stockholm ein Unternehmen mit 18 Millionen Kr. Kapital gegründet. Das Unternehmen wird nächst Grängesberg die größte Bergwerksgesellschaft sein. Bei Beginn des Betriebes hofft man jährlich 500 000 To. Erz fördern zu können.

**Norwegen.** Die Regierung kündigt die bevorstehende Woll- und Baumwollbeschlagnahme an.

**Schweiz.** Die Errichtung eines dem Bundesrat unterstellten Kriegsernährungsamtes steht bevor.

Die schweizerische Regierung bereitet infolge des Mangels an wollenen Geweben die Kontingentierung, unter Umständen auch die Rationierung der wollenen Gewebe vor.

**Italien.** Die Zeichnungsfrist auf die Kriegsanleihe wurde verlängert. Bis 26. Februar wurden 4200 Millionen Lire erreicht.

Der Schatzminister genehmigte die Erhöhung des Aktienkapitals der Banca Commerciale Italiana von 156 auf 200 Millionen Lire. Die Banca Italiana de Sconto plant eine Erhöhung des Grundkapitals von 115 auf 180 Millionen Lire.

Der englische „Oberkommissar" stellt in einer Zuschrift an die „Times" fest, daß Italien monatlich 800 000 Tonnen Kohle gebraucht, während ihm kaum die Hälfte geliefert werden kann.

Die Banca d'Italia ermäßigte ihren Diskontsatz von 5½ auf 5%.

Am 27. Februar trat das „Ackerbaugesetz" in Kraft, das nötigenfalls eine zwangsweise Bebauung, resp. Bebauung von seiten der Regierung auf Rechnung des Besitzers für einen Zeitraum bis zu 6 Jahren vorsieht.

**Spanien.** Die Hochofengesellschaft von Biscaya in Bilbao übernimmt die Kohlengrubengesellschaft von Turon gegen 28 Millionen Pesetas in Aktien. — In Madrid ist eine Bergwerks- und Hüttengesellschaft mit einem Kapital von 60 Millionen Pesetas gegründet worden. Desgleichen wurde eine neue See-

versicherungsgesellschaft mit einem Kapital von 10 Millionen Pesetas unter der Firma Consorcio Español de Aseguradores gegründet.

Englische, französische, amerikanische und italienische Kommissionen betreiben ein Sonderabkommen zur Erlangung von Krediten, die eine bessere Gestaltung der Wechselkurse und die Versorgung mit Erzen und Lebensmitteln bezwecken.

In der Berggegend von Ronda in der Provinz Malaga wurde das Vorkommen von Platin, welches dieselben Eigenschaften wie das Uralplatin haben soll, festgestellt. Bei den vorgenommenen Untersuchungen wurden auch Chrom-, Magnesit-, Chromeisen- und Nickellager gefunden.

Der Außenhandel stellte sich 1917 wie folgt:

in Millionen Pesetas

| Einfuhr | davon Gold |
|---|---|
| 1328 | 592 |

Ausfuhr

| 1917 | 1916 |
|---|---|
| 1303 | 1377 |

Zwecks Unifizierung der äußeren und inneren Schuld ist eine große Nationalanleihe geplant.

## II. Asien.

**Japan.** Die Regierung plant die Ausgabe einer Anleihe von 50 Millionen Yen. Bemerkenswert ist, daß bei der Zeichnung hierauf russische Schatzwechsel, von denen seinerzeit 50 Millionen Yen in Japan aufgelegt wurden und am 9. Februar fällig wurden, in Zahlung genommen werden.

Die Jokohama Specie Bank kaufte für Rechnung Japans 338 000 Pfd. Sterling 4½ prozentige japanische Anleihe von 1905 erste Serie und 162 000 Pfd. Sterling zweite Serie zurück. — Die Bank kündigt die Eröffnung einer Niederlassung in Rangoon an.

Eine britische Anleihe von 100 Millionen Yen soll in Japan untergebracht werden.

Zwecks schneller Förderung der Eisen- und Stahlindustrie wurde ein Gesetzentwurf angenommen, nach welchem die Eisen- und Stahlfabriken mit einer jährlichen Mindestproduktion von 35 000 To. die Befugnis erhalten, zwecks Errichtung von neuen und Ausdehnung von alten Betrieben, Enteignungen von Ländereien vorzunehmen. Alle Betriebe, ausgenommen solche, welche weniger als 5250 To. jährlich erzeugen, werden für elf Jahre von allen Reichs-, Provinzial- und Gemeindesteuern, sowie von allen Einfuhrzöllen auf Maschinen und sonstigen für den Hochofenbetrieb notwendigen Werkzeuge befreit.

## III. Afrika.

**Marokko.** Eine neue Anleihe von 175 Millionen Fr., die zu 4% verzinslich und in 75 Jahren rückzahlbar sein soll, wird demnächst zu 80% in Paris zur Zeichnung aufgelegt werden.

Die Jahresausbeute der in den Transvaal Chamber of Mines vereinigten Goldminen blieb hinter derjenigen der beiden Vorjahre zurück. Die Jahressummen stellten sich, wie folgt:

| in £ | 1913 | 1914 | 1915 |
|---|---|---|---|
| Jahressumme | 37 358 040 | 35 588 075 | 38 627 461 |

| in £ | 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| Jahressumme | 39 367 636 | 38 333 927 |

Ende des Monats Dezember 1917 waren in den Goldminen 172 740, in den Kohlenbergwerken 11 695 und in den Diamantminen 4593 Arbeiter beschäftigt. Die Ausbeute der letzten Monate litt unter dem Mangel an Arbeitern und Sprengstoffen.

60 Meilen östlich von Johannesburg werden neue Kohlenlager in Betrieb genommen.

**Rhodesien.** Die Golderzeugung von Rhodesien betrug im November 65 816 Unzen. Der Wert der Ausbeute bezifferte sich von Januar bis November 1917 auf 3 224 737 gegen 3 589 106 Pfund Sterling im Vorjahr.

## IV. Nord-Amerika.

**Vereinigte Staaten.** Die Regierung plant die Begründung einer Federal Corporation mit 500 Millionen Dollar Kapital zwecks Finanzierung aller Kriegs-Emissionen.

„Information" meldet, daß die amerikanische Regierung eine Kontrolle über alle neuen Emissionen und sonstigen Ansprüche an den Geldmarkt plant.

Durch ein Dekret der amerikanischen Regierung werden alle fremden Versicherungsgesellschaften verpflichtet, die staatliche Genehmigung einzuholen.

Ein Verbot des Terminhandels in Baumwolle und Wolle steht bevor.

Dem amerikanischen Senat ist ein Gesetzentwurf zugegangen, nach welchem die Regierung ermächtigt wird, alle Ölfelder in Kalifornien und Wyoming zu übernehmen. — Die Petroleumproduktion der Vereinigten Staaten stellte sich 1917 auf 341 Mill. Barrels gegen 300 Millionen im Jahre 1916.

Die amerikanische Regierung wird vom Kongreß ein Gesetz fordern, das ihr die Kontrolle über Kohlen, Eisen, chemische Produkte und alle Mineralöle gibt.

Wilson erteilte einer Verfügung seine Genehmigung, derzufolge ab 17. Januar, um dem Kohlenmangel abzuhelfen, alle Industrieanlagen in den Vereinigten Staaten, soweit sie nicht Lebensmittel erzeugen, 5 Tage lang geschlossen werden sollen. Es verlautet, daß die Regierung alle Fabrikanlagen mit Ausnahme derjenigen, die Lebensmittel erzeugen, 10 Wochen lang jeden Montag außer Betrieb setzen wird. Die Verfügung bezieht sich auf alle Staaten östlich des Mississippi, ferner auf Minnesota und Louisiana. Die Kohlenversorgungskommission hat dem Kriegshandelsamt angeraten, die Kohlenausfuhr lediglich für Kriegszwecke oder im Austausch mit Handelswaren, deren Amerika bedarf, zu gestatten.

Die National City Bank in New York zeigt an, daß die Auszahlung der fälligen Zinsen auf 50 Millionen Dollar russischer 6½ prozentiger Noten demnächst erfolgen werden. Offenbar liegen die dafür nötigen Beträge schon seit längerer Zeit bereit.

Der amerikanische Staatsschatz wird einen Teil der umlaufenden Silberzertifikate einziehen und durch Federalreservenoten zu 1 und 2 Dollar ersetzen, wodurch 500 Millionen Dollar in den Schatzgewölben liegende Silbermünzen frei werden.

Die Eisenbahnverwaltung hat nach einer Meldung der „Voss. Ztg." vom 17. Februar die Kontrolle über alle Beförderungsmittel nach der Küste und auf den Seen übernommen.

Der Kongreß soll die Gründung einer Foreign Trade Bank, deren Aktien im Besitz der Federal Reserve-Banks bleiben sollen, beabsichtigen.

Für die nächste Freiheitsanleihe ist eine Laufzeit von 5 Jahren und ein Zinsfuß von 4½% in Aussicht genommen.

Die Regierung verlangte 268 Millionen $ neue Kriegskredite. Italien erhielt einen neuen Vorschuß von 50 Millionen $. Die Vorschüsse an die Verbündeten betragen nun 4734 Millionen $.

**Canada.** Das statistische Bureau in Ottawa schätzt den Wert der Ernte im vergangenen Jahre auf 1 089 687 000 $ gegen 864 949 000 $ im Jahre 1916. Auf Weizen entfallen 451 874 000 $. Die gesamten Weizen-

vorräte Canadas betragen gegenwärtig 100 Mill. Bushels. Hiervon werden je 30 Millionen zu Saatzwecken und für den heimischen Konsum benötigt, so daß 40 Millionen Bushels für den Export verfügbar sind.

Die Canadische Imperial Oil Company wurde mit 5 Millionen Dollar Kapital neu gegründet. Die Kontrolle geht von der Standard Oil Company an die Regierung über.

### V. Süd- und Mittelamerika.

**Brasilien.** In der Brazilian Review ist ein Artikel erschienen, in welchem der Anteil der verschiedenen Gummi-Exporteure ihrer Nationalität nach statistisch festgestellt wird. Aus den Zahlen geht hervor, welch großer Schaden den deutschen Exporteuren entstanden ist. Es führten aus:

| | 1915 Tonnen | 1916 % | 1916 Tonnen | 1917 % |
|---|---|---|---|---|
| Engl. Exporteure . . . | 9 615 | 27,6 | 11 011 | 30,5 |
| Amerik. Exporteure . | 7 480 | 21,5 | 7 774 | 21,5 |
| Franz. Exporteure . . | 177 | 0,5 | 1 019 | 2,8 |
| Alliierte insgesamt . | 17 272 | 49,6 | 19 804 | 54,8 |
| Brasilianische u. portugiesische Exporteure insgesamt . . | 8 511 | 24,4 | 12 001 | 33,2 |
| feindl. (insbes.) deutsche Exporteure . . | 4 547 | 13,0 | 1 785 | 4,9 |
| nicht näher genannt. | 4 520 | 13,0 | 2 562 | 7,1 |
| | 34 850 | 1000 | 36 152 | 100,0 |

Mit einem Kapital von 15 000 Kontos wurde in St. Paulo die Plantagengesellschaft Francesco Schmidt gegründet, welche 62 Kaffeeplantagen ausbeuten wird.

**Uruguay.** Die Regierung von Uruguay räumt der Entente einen Kredit von 50½ Millionen Goldpesos ein, zwecks Finanzierung der Getreideankäufe in Uruguay. Die Verzinsung der Anleihe beträgt 5%.

Kuba. Der Präsident von Kuba hat ein Dekret unterzeichnet, nach welchem die gesamte kubanische Zuckerernte in Zusammenarbeit mit der Nahrungsmittelverwaltung der Vereinigten Staaten in der Welt verteilt werden kann.

Mexiko. Aus New York kommt eine Nachricht bezüglich der Wiederaufnahme der Anleiheverhandlungen zwischen den mexikanischen Bevollmächtigten mit der Regierung der Vereinigten Staaten.

Die Finanzverwaltung gibt einen Überblick über die Schulden des Landes. Hiernach schuldet Mexiko einen Betrag von 423 646 605 mexikanischen Dollar resp. 212 823 302 amerikanische Dollar. Die rückständigen Zinsen verschiedener Anleihen von 3—5%, welche während der Revolutionszeit nicht bezahlt worden sind, belaufen sich auf 68 159 450 mexikanische resp. 34 079 725 amerikanische Dollar, die Gesamtschuldenlast beläuft sich demnach auf 491 806 055 mexikanische resp. 245 903 027 amerikanische Dollar. Auf den Kopf der Bevölkerung kommt eine Schuldenmenge von 15 Dollar.

Das Silberausfuhrverbot wurde aufgehoben, nachdem die Vereinigten Staaten eine Sendung von 5 Millionen $ Gold nach Mexiko gestattet haben.

Mit einem Kapital von 80 Millionen Pesos, die durch eine innere Anleihe, Staatsdotierung und freiwillige Gaben beschafft werden sollen, soll eine mexikanische Staatsbank mit dem alleinigen Recht der Notenausgabe errichtet werden. Damit verlieren die bisherigen Notenbanken, die Nationalbank von Mexiko, die Mexikanische Zentralbank und die (englische) Bank of London and Mexico, ihr Emissionsrecht.

### VI. Australien.

Die Weizenernte wird auf 26½ Millionen Bushels gegen 45 Millionen im Vorjahr geschätzt.

Die Regierung bereitet eine innere Anleihe vor in Höhe von 40 Millionen Pfd. St., woraus 26 Millionen an England zurückgezahlt werden sollen.

Laut Meldung der „Times“ sind in Australien Noten im Wert von 50 Millionen £ bei einem Goldbestand von 18 Millionen £ im Umlauf.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

**Eine direkte Bahnverbindung Berlin—Posen—Warschau** wird von deutschen und polnischen Kreisen geplant. Die lange Grenze der Provinz Posen wird bisher nur bei Skalmierzyce von einer Eisenbahn überschritten, und diese besteht auch erst seit wenigen Jahren. Von Interessenten wird schon seit Jahrzehnten der Bau einer Bahn von der Grenzstation Stralkowo über Slupca, Konin und Kolo nach Kutno verfolgt. Es handelt sich um die Herstellung einer Strecke von ungefähr 100 km Länge. Durch diese Eisenbahnstrecke würde eine direkte Verbindung von Berlin über Posen—Stralkowo—Kutno nach Warschau hergestellt werden, die ungefähr 566 km lang wäre. Die Entfernung von Warschau nach Berlin über Thorn—Alexandrowo beträgt 643 km, die über Bentschen—Lissa—Kalisch—Lodz 629 km. Von anderer Seite wird auch der Bau einer Bahn von Wilhelmsbrück nach Sieradz angestrebt, die ungefähr 60 km lang sein würde.

(Norddtsch. Allg. Ztg.)

**Der zweigleisige Ausbau der Brücke über das Holländsche Diep bei Moerdijk** wird in Erwägung gezogen. Es handelt sich um die zwischen Villemsdorp und Lage Zwaluwe über den südlichsten und breitesten Arm der Rhein- und Maasmündungen führende Brücke, die mit 1479 m Gesamtlänge die weitaus größte Brücke in Holland ist. Die 1863—1868 mit einem Kostenaufwand von 9⅓ Millionen Mark erbaute Brücke ist nur eingleisig und genügt seit langem den Anforderungen nicht mehr. Ob eine neue eingleisige Brücke daneben gebaut oder eine neue zweigleisige Brücke gewählt wird, steht noch dahin. Die Verbindung von Rotterdam nach Venlo und Maastricht sowie nach England, Belgien und Frankreich, die über die Moerdijkbrücke geht, würde durch deren zweigleisigen Ausbau sehr gewinnen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 9. III. 18, S. 191.)

### Asien.

**Der zweigleisige Ausbau der Anatolischen Bahn** ist vom türkischen Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kammer angekündigt worden, offenbar auf Grund der schlechten Erfahrungen, die man im Kriege mit der Eingleisigkeit der Strecke gemacht hat. Der Plan wurde in einer Sitzung der Kammer bekannt gegeben, in der die Regierung ermächtigt wurde, 1 Million türk. Pfd. für den Bau der Zweiglinie Ras el Ain—Diarbekr und 1500 Pfund für ein Studium eines Tunnels unter oder einer Brücke über dem Bosporus auszugeben.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 13. III. 18, S. 202.)

**Die Bagdadbahn im Jahre 1916.** Nach dem Jahresbericht beträgt der Überschuß 1 018 288 Franken gegen

853 895 Fr. im Vorjahr; die Verwaltungskosten stiegen von 105 275 Fr. auf 131 375 Fr., während die Zinsen mit 364 059 Fr., die Kursverluste mit 444 941 Fr. und die Materialeinbußen durch feindliche Maßnahmen mit 329 545 Franken zu Buche standen. Daraus ergibt sich eine Unterbilanz von 142 051 Fr. für das neue Betriebsjahr. Der Gewinnanteil der Regierung beträgt 10 971 469 Fr.

**Geplante neue Eisenbahnlinien in Kleinasien.** Im Einverständnis mit dem türkischen Kriegsministerium werden folgende neue Eisenbahnlinien geplant: Angora—Siwas. Die infolge des Krieges unterbrochenen Arbeiten sollen bei erster Gelegenheit wieder aufgenommen werden. Eine Zweiglinie Siwas—Erserum über Ersindjan, eine andere nach Kharput. Die Verbindung mit der Bagdadlinie wird nach dem Kriege über Erghene—Diarbekr geschehen; eine Bahn Afiun Karahissar—Adalia über Sandikli und Burdur. Das Programm sieht auch eine Zweiglinie von Aidın nach der Reede von Marmaras, gegenüber der Insel Rhodos, vor, mit Berührung von Tschine und Dughla. Von der anatolischen Eisenbahn wird eine Zweiglinie nach den Dardanellen gehen über Brussa und Kermasti. Die Zweiglinie Adabasar—Bolu ist der Anatolischen Gesellschaft bewilligt worden, mit Heranführung an die Linie Samsun—Siwas.

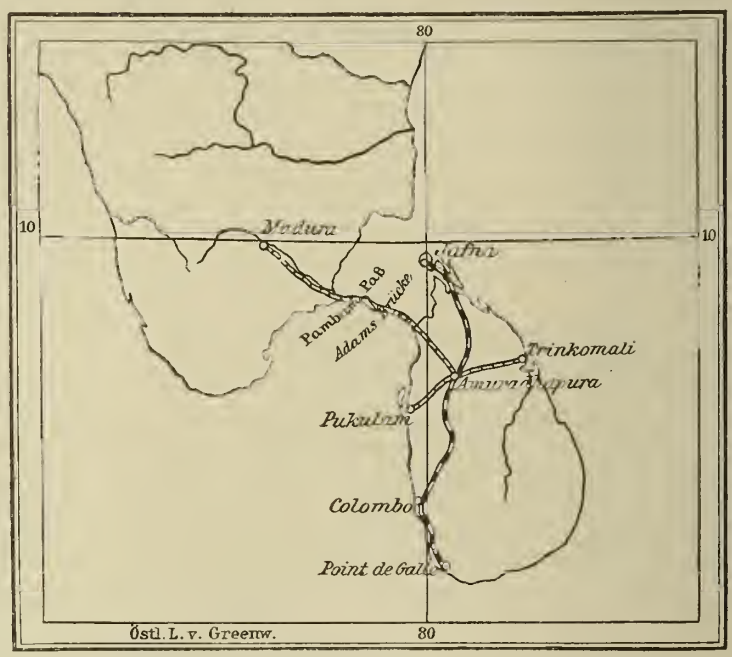
(Dtsch. Lev.-Ztg., Nr. 6, S. 164.)

**Der Plan einer Brücke zwischen Ceylon und Vorderindien** beschäftigt gegenwärtig wieder die englisch-indische Technikerwelt. Zwischen der Südostküste Vorderindiens und der Nordwestseite Ceylons liegen mehrere größere Inseln, die je nach dem Wasserstande unter oder über der Meeresfläche liegen. Diese ganze „Adamsbrücke“ soll zu einer festen Eisenbahnstrecke ausgenutzt werden. Zum Teil sind die Inseln schon miteinander verbunden; so ist im Jahre 1914 die Pambamstraße durch einen Viadukt überspannt worden, der für größere Schiffe geöffnet werden kann. Ganz offen ist die Strecke noch zwischen den Inseln Manar und Rameswaram; hier verkehrt eine Fähre. Nach der einen Meinung soll nun hier ein vollständiger, überall geschlossener Damm errichtet werden, andere dagegen sind der Ansicht, daß ein solcher Damm durch die Nordost- und Südwestmonsune geschädigt und gefährdet werden würde, sie schlagen deswegen eine Mischanlage vor, die zum Teil aus festen Deichen, zum Teil aus Brücken besteht. Der ganze Plan ist übrigens nicht neu[1]). (Tägl. Rundschau, 1. III. 18.)

### Afrika.

**Der zurzeit schnellste Verkehr auf der Kap-Kairo-Linie** gestaltet sich folgendermaßen, wobei freilich beachtet werden muß, daß es sich um Mindestzeiten handelt und daß normalerweise 10 Prozent Aufschlag auf die angegebenen Zeiten wird hinzugerechnet werden müssen:

[1]) Vgl. Juniheft 1911, S. 126/27 sowie S. 96 dieses Heftes.




Die Eisenbahnverbindung zwischen Ceylon und Vorderindien.

| | Beförderungsmittel | Länge in engl. M. | Zeitdauer |
|---|---|---|---|
| Kairo—Schellal | Bahn | 555 | 23 Stunden |
| Schellal—Wadi Halfa | Dampfer | 208 | 42 „ |
| Wadi Halfa—Khartum | Bahn | 579 | 24 „ |
| Khartum—Redjaf | Dampfer | 1096 | 14 Tage |
| Redjaf—Nimule | Straße | 150 | 5—8 Tage |
| Nimule (Dufile)—Butiaba (Albert-See) | Dampfer | 165 | 2 Tage |
| Butiaba—Masinde Port | Motorstraße | 79 | 8—10 Std. |
| Masinde Port—Namasagali | Dampfer | 101 | 2 Tage |
| Namasagali—Jinja | Bahn | 64 | 1 Tag |
| Jinja—Muanza | Dampfer | 180 | 2 Tage |
| Muanza—Tabora | Straße | 200 | 10 „ |
| Tabora—Kigoma | Bahn | 260 | 1—3 Tage |
| Kigoma—Albertville | Dampfer | 60 | 1 Tag |
| Albertville—Kabalo | Bahn | 166 | 1 „ |
| Kabalo—Bukama | Dampfer | 400 | 7 Tage |
| Bukama—Tshilongo | Bahn | 126 | 1 Tag |
| Tshilongo—Elisabethville | „ | 166 | 1 „ |
| Elisabethville—Buluwayo | „ | 946 | 3 Tage |
| Buluwayo—Kapstadt | „ | 1362 | 3 „ |

| | Beförderungsmittel | Zeitdauer |
|---|---|---|
| Redjaf—Libogo (Kongogrenze) | Motor | 1 Tag |
| Libogo—Njaugara—Bambili | Straße | 12 Tage |
| Bambili—Buta | Motor | 1 Tag |
| Buta—Bumba | Dampfer | 1 „ |
| Bumba—Stanleyville | „ | 3 Tage |
| Stanleyville—Ponthierville | Bahn | ½ Tag |
| Ponthierville—Kindu | Dampfer | 3 Tage |
| Kindu—Kongolo | Bahn | 1 Tag |
| Kongolo—Bukama | Dampfer | 4—7 Tage |

(Geographical Journal, Jan. 1918, S. 45—47: „The present time-table on the Cape to Cairo-route.)

### Amerika.

**Eine Eisenbahnverbindung mit dem mexikanischen** Hafen San Benito soll mit Unterstützung der Kaffeeplantagenbesitzer gebaut werden.

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

### Europa.

**Geplante Freihafengebiete in Amsterdam und Rotterdam.** Die Amsterdamer Handelskammer hat dem Finanzminister ein Schreiben überreicht, in welchem sie auf die Notwendigkeit gewisser Reformen der holländischen Zollgesetzgebung, insbesondere der Schaffung von Freihafengebieten in Amsterdam und Rotterdam hinweist.

(Der Welthandel.)

**Eine Vergrößerung des Hafens von Marseille,** die schon vor dem Kriege mehrfach erörtert und u. a. 1913/14 vor der Marseiller Handelskammer beantragt wurde, ist neuerdings im Hinblick auf die Kriegserfahrungen von der Handelskammer empfohlen worden. Der Schiffsverkehr in Marseille, der 1893 erst 5 Mill. t betrug, war 1915 auf 9 Mill. t angewachsen, nicht zum wenigsten wegen des erhöhten Einfuhrbedürfnisses der Schweiz im Kriege, das in steigendem Maße von französischen Häfen, auf Kosten Genuas befriedigt wird. Im Kriege würde eine Erweiterung aus Mangel an Arbeitskräften kaum möglich sein, wenn nicht die Natur selbst die nötigen Vorbedingungen geschaffen hätte. Nordwestlich der Stadt befindet sich nämlich in dem schmalen Landstreifen zwischen der Paris-Marseille-Bahn und dem Marseille-Rhône-Kanal[1]) der 15 000 ha große See von Berre, in dem rund 6000 ha eine Mindesttiefe von 8 m besitzen und daher ohne weiteres für Seeschiffe benutzbar sind. Der See hängt auf seiner Westseite durch einen 6 m tiefen Kanal mit dem Meere zusammen. Es würde sich nun nur darum handeln, diesen Kanal auf 9 m Tiefe zu bringen, um den See von Berre in einen vortrefflichen, neuen Hafen für Seeschiffe umzuwandeln. Die Handelskammer empfiehlt, die hierfür nötigen Arbeiten baldigst vorzunehmen und schließt ihren entsprechenden Antrag mit den bezeichnenden Worten: „Es liegt in unserem nationalen Interesse, die Schweiz in unserem wirtschaftlichen Einflußkreise festzuhalten."

(Umschau, 9. III. 18, S. 129.)

**Der Verkehr im Manchester Schiffahrts-Kanal** ist 1917 um 700 000 t zurückgegangen, was den Ein- und Ausfuhrbeschränkungen zugeschrieben wird.

(Economist, 23. II. 18.)

**Geplante Hafenneubauten in Italien.** Um den finanziellen Schaden des Krieges zu überwinden und die einheimischen Arbeitskräfte möglichst der Versuchung zur Auswanderung zu entziehen, trägt sich die italienische Regierung mit einem großen Plane, öffentliche Arbeiten unmittelbar nach Friedensschluß ausführen zu lassen. Besondere Aufmerksamkeit wendet die Regierung dem Hafenbau zu. In Venedig ist die Anlage eines großen Handelshafens in Aussicht genommen. Ferner soll ein großer Binnenhafen in Mailand gebaut werden, und auch das alte Römer-Hafenprojekt taucht wieder auf. (Zürcher Morgenzeitung.) — Auch der Hafen in Neapel soll mit einem Kostenaufwand von 50 Mill. L. im Laufe von sieben Jahren ausgebaut werden. (Sole, 10. II. 18.)

### Asien.

**Japanische Dampferlinien im Mittelmeer.** Die japanische Schiffahrtsgesellschaft Nippon—Yusen—Kaisha hat beschlossen, Anfang März einen Mittelmeerdienst mit drei Schiffen einzurichten. (Journal des Débats, 6. II. 18.)

[1]) Vgl. den Bericht aus Marseille im Maiheft 1914, S. 64.

**Japanische Schiffsverbindungen mit den deutschen** Südseekolonien. Die Nippon Yusen Kaisha richtet einen regelmäßigen Schiffahrtsdienst mit den früheren deutschen Südseeinseln ein, welche jetzt von Japan militärisch besetzt sind. Hierfür erhält die Gesellschaft eine jährliche Staatsunterstützung von etwa 1,2 Millionen Yen.

(Syren and Shipping, 13. II. 18.)

**Neue transpazifische Dampferlinien Japans** sollen aufgenommen werden, darunter eine von Vancouver nach Hongkong mit Australien als Mittelpunkt, eine nach Seattle und Tacoma, die die Haupthäfen des fernen Ostens anläuft, und eine besonders wichtige Linie von Bombay nach Liverpool über Südamerika.

**Neue japanische Hafen- und Dockanlagen.** Das japanische Abgeordnetenhaus bewilligte Arbeiten zur Verbesserung des Hafens von Muroran auf Hokkaido. Die Kosten der Arbeiten, die sich auf 7—8 Jahre verteilen, werden auf 2½ Millionen Yen veranschlagt. Auf Sachalin, wo es augenblicklich keine Winterhafenanlage für große Schiffe gibt, hat man im Jahre 1916 Hafenarbeiten in Ponto, einer kleinen Stadt an der Westküste, die ohne Bahnverbindung in einem unerschlossenen Kohlengebiet liegt, begonnen, für die in 9 Jahren 2½ Millionen Yen nötig sein werden. Eine Gesellschaft mit einem Kapital von 8 Millionen Yen soll für die Entwicklung von Ominato, einer kleinen Stadt in der Nordostecke der Aomori-Bucht, gegründet werden. Es sind ausgedehnte Verbesserungen, Dockbauten usw. und ein sicherer Ankerplatz für Ozeanschiffe vorgesehen. Ein kleiner, bis jetzt unausgenutzter Kohlenflöz liegt in der Nähe, und ein Anschluß an die Hauptbahn von Aomori nach Tokio ist bereits im Bau. Eine neu gegründete Gesellschaft mit einem Kapital von 2—3 Millionen Yen will im Hafen von Otaru auf Hokkaido ein Trockendock für bis 1300 t große Schiffe errichten, da bisher auf Hokkaido nur in Hakodate ein Trockendock vorhanden ist. Schließlich wurde in Yokohama am 2. Dezember der seit einigen Jahren umgebaute Pier wieder dem Verkehr übergeben. Er ist nunmehr, ausschließlich der eisernen, 420 Fuß langen Brücke, die den Pier mit der Küste verbindet, 1212 Fuß lang, so daß auch während der Ebbe 4 Schiffe, auf jeder Seite zwei, gleichzeitig anlegen können. Der Pier ist 138 Fuß breit.

(Board of Trade Journal, 21. II. 18.)

**Eine siamesische Dampferlinie** ist mit einem Kapital von 1 000 000 Ticals (= 370 000 Dollar) gegründet worden. Unter den Gründern sind siamesische Prinzen und höhere Beamte. Die Gesellschaft wird zwei Dampfer und einen Dampfleichter übernehmen, die von dem siamesischen Prisengericht als deutsches Eigentum beschlagnahmt worden sind.

(Commerce Reports, Washington, 31. XII. 17.)

### Afrika.

**Portugiesische Seglerlinie Mozambique — Indien.** Zwischen Mozambique und Indien wird für die Kriegsdauer eine Seglerlinie eingerichtet, außerdem ein Schiffahrtsdienst an der Küste von Malabar.

(O Seculo, 2. II. 18.)

### Amerika.

**Die Eröffnung des Seattle-Schiffahrtskanals,** der Lake Washington durch Lake Union mit dem Puget Sund verbindet, ist erfolgt. Der Washington-See ist ein 25 Meilen langer und 4 Meilen breiter, östlich von Seattle liegender Frischwassersee. Der Kanal ist 8 Meilen lang, 100 Fuß breit und 36 Fuß tief. Die Hauptschleuse ist 825 Fuß lang, 80 Fuß breit bei einer Wassertiefe von 50 Fuß. Ozeandampfer gebrauchen zur Durchfahrt durch die große Schleuse 20 Minuten, kleinere Schiffe gehen durch eine kleinere Schleuse in 5—10 Minuten. Die Gesamtkosten des Kanals betrugen ungefähr 5 Millionen Dollar. Der

Kanal ermöglicht den Zutritt zu einem großen, nicht durch Ebbe und Flut beeinflußten Hafen; seine Fertigstellung bedeutet für Seattle ein großes Ereignis.

(Januarheft der National City Bank in New York.)

**Hafenbauten in Tampico.** Das mexikanische Ministerium der öffentlichen Arbeiten widmet besondere Aufmerksamkeit einem Plan für die Ausdehnung der Hafenbauarbeiten in Tampico. Es handelt sich dabei um eine Vertiefung des Bettes des Panuco oberhalb Tampico und die Erweiterung der Fahrstraße in verschiedenen Nebenflüssen, wie dem Chyol-Kanal, der Tampico mit dem reichen Petroleumbezirk des Tamiahua-Sees und dem Hafen von Tuxpan verbindet. Die Ausfuhr von Petroleum aus Tampico wird sich schätzungsweise vervierfachen und Mexiko damit endgültig an die zweite Stelle der Petroleumerzeugungsländer rücken. Das Projekt soll durch einen Ausschuß geprüft und bald verwirklicht werden.

(Journal of Commerce, 16. II. 18.)

**Neue brasilianische Dampferlinie.** Der brasilianische Lloyd hat mit dem Dampfer „Cuyaba" eine neue, direkte Dampferlinie zwischen Brasilien, Argentinien und Chile eröffnet. (El Mercurio, Santiago, 20. IX. 17.)

### b) Binnenschiffahrt.

#### Europa.

**Die militärische Notwendigkeit einer Vollendung des Mittellandkanals** ist amtlich vom preußischen Eisenbahnminister in einer Ausschußsitzung des Abgeordnetenhauses am 1. Februar anerkannt worden. Minister v. Breitenbach äußerte: „Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn wir die Wasserstraße von Hannover zur Elbe während des Krieges in Betrieb gehabt hätten, der Betrieb auf den Eisenbahnen außerordentlich erleichtert gewesen wäre."

**Eine Schiffbarmachung des Inn** wird vom Zweckverband für Innwasserkräfte und Innschiffahrt in Rosenheim warm empfohlen.

(Die Wasserwirtschaft, 1918, S. 94.)

**Der Rheinschiffahrtsverkehr an der deutsch-holländischen Grenze.** Die Zahlen für den Schiffahrtsverkehr auf dem Rhein bei Lobith an der deutsch-holländischen Grenze sind:

| | 1917 | | 1916 | |
|---|---|---|---|---|
| eingelaufen: | Zahl | Tonnen | Zahl | Tonnen |
| beladene Schiffe . . | 8 982 | 7 201 575 | 12 853 | 3 986 469 |
| Schiffe in Ballast . | 2 639 | 179 385 | 3 555 | 212 383 |
| Flöße . . . . . | 201 | 230 421 | 56 | 56 496 |
| ausgelaufen: | | | | |
| beladene Schiffe . . | 1 537 | 1 298 539 | 3 046 | 2 369 366 |
| Schiffe in Ballast . | 9 893 | 6 129 292 | 13 039 | 6 751 767 |

(Maasbode.)

**Schiffbarmachung der Maas.** Die Maas kennzeichnet sich durch stark wechselnden Wasserstand, da sie ausschließlich bewässert wird durch die Niederschläge im Lande selbst. Während in Frankreich und Belgien die Maas auf einer bestimmten Wassertiefe gehalten wird, steht bei Maastricht manchmal so wenig Wasser, daß selbst Passagierschiffe kaum fahren können. Die Fahrt unterhalb Maastricht geht bis jetzt über den Kanal „Zuid Willems Vaart", der schon lange nicht mehr genügt, und den nur Schiffe von höchstens 500 Tonnen befahren können; auch hat dieser Kanal nicht weniger als 21 Schleusen. Das Befahren des Kanals ist sehr zeitraubend und kostspielig. Durch Verbesserung der Maas würden die Kohlenminen der Provinz Limburg eine gute Wasserstraße nach den übrigen Gegenden der Niederlande erhalten. Außerdem würde das lothringische Industriegebiet, das leicht durch einen Kanal mit der Maas verbunden werden kann, mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet erfolgreich konkurrieren können. Vor dem Kanal „Zuid Willems Vaart", der teilweise über belgisches Gebiet führt, hat die Maas den Vorteil, daß sie ab Maastricht nur durch holländisches Gebiet läuft. Die Regierung hat kürzlich die Enteignung der Grundstücke angeordnet, die zur Anlage eines Kanals von der Maas bei Wessen bis zur Zuid Willems-Vaart bei Medermeert benötigt werden. (Scheepvaart.)

## III. Luftverkehr.

#### Europa.

**Ein Postflugdienst Wien—Kiew** hat am 20. März begonnen. Der Dienst ist zunächst für die Übermittlung der Korrespondenz zwischen der Mission des Grafen Forgach in Kiew und den Wiener Amtsstellen, in erster Linie dem Ernährungsamt, bestimmt, da die Verkehrs- und Telegraphenverhältnisse sehr schwierig sind. Der Dienst soll weiter ausgestaltet und nach Odessa, Bukarest, Sofia und Konstantinopel geführt werden und den Beginn eines allgemeinen Postluftdienstes im Frieden bilden.

(Tag, 21. III. 18, Morg.)

**Luftpostplan London—Paris—Rom.** Der Plan der französischen Regierung, einen Luftpostdienst zwischen London, Paris und Rom einzurichten, ist vom italienischen Aviationskomitee auf die technischen Einzelheiten hin geprüft worden. (Ag. Econ. & Fin., 7. III. 18.)

## IV. Nachrichtenverkehr.

#### Allgemeines.

**Drahtlose Telegraphie über 19 300 km Entfernung.** Nachrichten aus Neuseeland zufolge ist es durch Anwendung des Ultra-Audion von de Forest in der dortigen Radiostation Awanui nachts mehrfach möglich gewesen, Nachrichten des Nauener Funkenturms mitzulesen. Die Entfernung in der Luftlinie beträgt 19 300 km.

(Journal télégraphique, 25. II. 18.)

#### Asien.

**Die funkentelegraphische direkte Verbindung Holland—Java,** über die wir bereits berichteten, ist in der Ausführung begriffen. Der Bau der gebenden Station nimmt 18, der der empfangenden 3 Monate in Anspruch. Es kommt das Telefunkensystem zur Anwendung.

(Journal télégraphique.)

**Ein japanischer Riesenfunkenturm auf Formosa** wird geplant. Er soll in Sushu auf Formosa errichtet werden und dem bisherigen japanischen Hauptturm in Funabashi mindestens gleichwertig sein.

(Journal télégraphique, 25. I. 18, S. 15.)

**Telegraphische Verbindung Japan—Batavia.** Die japanischen Kaufleute in Batavia wurden bei ihrem Konsul wegen einer telegraphischen Verbindung mit Japan vorstellig. (Nieuwe Rotterd. Cour., 17. II. 18.)

**Drahtlose Stationen für China.** Der chinesische Marineminister hat mit den Vertretern der dänischen Firma Larsen & Co. eine Anleihe in Höhe von ½ Million Pfund Sterling für die Errichtung drahtloser Stationen für militärische und Flottenzwecke abgeschlossen. Die Anleihe läuft 30 Jahre, während welcher Zeit Larsen & Co. die Erlaubnis haben, in Gemeinschaft mit den chinesischen Beamten die Stationen zu verwalten.

(Syren and Shipping, 13. II. 18.)

#### Amerika.

**Drahtlose Stationen an der Küste von Patagonien.** Am 20. November 1917 ist von der argentinischen Regierung eine Funkenstation in San Julian (Staat Sta. Cruz) errichtet worden, eine andere von 500 km Reichweite ist in Punta Delgada im Bau. (Electrician.)

**Drahtlose Station in Brasilien.** In Boa Vista do Rio Branco, Amazonas, beabsichtigt man, eine drahtlose Station einzurichten, für welche die Kammer einen Kredit von 200 Contos bewilligt hat.

(Jorn. do Com., Rio, 8. XII. 17.)

# Literatur-Umschau.

Das **Luftschiff als Mittel zur künftigen Vereitelung der englischen Seesperre** behandelt ein Aufsatz der „Deutschen Kolonialzeitung“[1]) vornehmlich im Hinblick auf den Verkehr zwischen Deutschland und seinen Kolonien:

„. . . Ein Verzicht auf eigene Kolonien würde uns in bezug auf die Beschaffung der wichtigen kolonialen Rohprodukte ganz in die Abhängigkeit von der Gnade Englands bringen, und es steht und fällt daher die deutsche Teilnahme an der modernen Weltwirtschaft mit dem Besitz eigener Kolonien. Dennoch müssen auch die begeistertsten Anhänger eines neuen deutschen Kolonialreiches zugeben, daß die Frage seiner militärischen Sicherung nichts weniger als einfach ist.

. . . Da ist denn vielleicht der Hinweis zeitgemäß, daß Deutschland sich vermutlich in nicht allzu ferner Zeit in die Lage zu setzen vermag, nicht nur die ausreichende Versorgung jeder wie immer gelegenen afrikanischen Kolonie mit Munition im Kriegsfall jederzeit unbedingt von der Heimat aus ebenso sicherzustellen wie die ausreichende Versorgung der Heimat mit den kolonialen Erzeugnissen — aller englischen Seepolizei zum Trotz! Die Lösung dieser hochwichtigen Aufgabe wird uns vom Luftschiff kommen. . . . Bei nur einigermaßen normalen Witterungsverhältnissen steht einem Fluge von Deutschland ins tropische Afrika unseren während des Krieges neu erstandenen Riesen-Zeppelinen kein unüberwindliches Hindernis entgegen. Hat doch im Jahre 1917 eines unserer Marine-Luftschiffe im Ostseegebiet schon einen Dauerflug von 103 Stunden gemacht! Wie ein Luftschiffflug von Europa nach Amerika schon nach Friedensschluß sicher nicht mehr lange auf sich warten lassen wird, so gehört eine Luftfahrt von Deutschland nach Innerafrika heute nicht mehr ins Reich der Phantasie, zumal da die Witterungsverhältnisse im Mittelmeergebiet und in Afrika für äronautische Zwecke meist sehr viel günstiger sind als im Atlantischen Ozean. Daß aber ein moderner Zeppelin, dessen Größenverhältnisse denen der gewaltigsten Schiffsriesen gleichkommen, schon bei einer einzigen Fahrt sehr ansehnliche Mengen von Munition und Gewehren aus der Heimat nach Afrika und von Rohprodukten aus Afrika nach der Heimat bringen könnte, bedarf nicht erst des zahlenmäßigen Nachweises. Vorbedingung ist nur, daß in der Kolonie die nötigen Einrichtungen vorhanden sind, um jederzeit eine Füllung des Luftschiffs mit dem erforderlichen Gas zu gestatten. Dann hindert nichts, daß der Zeppelin-Kreuzer die Fahrt hin und zurück so oft zurücklegt, wie es für erforderlich gehalten wird, und der englischen Versiegelung der Nordsee ebenso spottet wie die sensationellen Fahrten der Untersee-„Deutschland“ im Sommer 1916. . .“

**Der Eisenbahnviadukt über die Adamsbrücke zwischen Indien und Ceylon**, über den wir mehrfach Nachrichten gebracht haben[2]), ist vom Ingenieur Waring vom „Institution of Civil Engineers“ zum Gegenstand eines Vortrags gemacht worden, über den die „Tijdschrift van het Kon. Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap“ berichtet[3]):

„. . . Waring hat vor allem die physischen Voraussetzungen für solche Überbrückung untersucht, in erster Linie die Sandbänke, die z. T. eine natürliche Brücke über die Meerenge bilden, und die Strömungen zwischen ihnen. Er glaubt, daß die Sandbänke im allgemeinen dauerhaft sind, wenn auch manche Sandbank fortwährend von selbst ihre Gestalt verändert. Die Strömungen sind beinahe ausschließlich auf den Einfluß der NO.- und SW.-Monsune zurückzuführen, die das Wasser in der Palkstraße und im Golf von Manar aufstauen. . . . Waring meint, daß die Lösung der Frage in einer Anzahl von Deichen, die in zusammen etwa 36 km Länge mit Brücken abwechseln, gesucht werden muß. Er legt Wert auf die Notwendigkeit, alle bestehenden Kanäle offen zu halten, um eine allzu starke Abspülung zu vermeiden, sowohl in der genannten Meerenge wie in der Pambanstraße (der einzigen Durchfahrt zwischen Ceylon und dem Festland), die bereits durch den bestehenden Viadukt mit seiner für die Schiffahrt zu öffnenden Brücke überspannt wird. Waring hat hierüber offenbar eine andere Meinung als früher J. T. Lewis, der einen ununterbrochenen Damm über die ganze Breite der Adamsbrücke vorschlug, da er an keine verstärkte Abspülung dachte. Die Fachmänner scheinen über die Notwendigkeit einer näheren, sorgfältigen Untersuchung an Ort und Stelle einig zu sein, zumal darüber, ob eine Einwirkung der Windstärke auf das genannte Kunstwerk in Frage kommen würde. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob eine fortlaufende Verbindung zwischen Ceylon und dem Festland eigentlich nötig wäre. Was das Unternehmen selbst betrifft, so würde es vermutlich keine größeren technischen Aufgaben stellen als die Überbrückung der Florida-Enge (zwischen Key West und dem Festland), ein noch größeres Unternehmen, das erfolgreich zu Ende geführt worden ist, und zwar unter Umständen, die mit der geplanten Überbrückung der Adamsbrücke Ähnlichkeit haben.“

**Die landwirtschaftliche Bedeutung der Dobrudscha** behandelt eine herausgegebene Schrift des Universitätsprofessors Mischaikow[1]), woraus wir folgendes entnehmen:

„. . . Die Dobrudscha ist vorwiegend Ackerland, das besonders mit Getreide bebaut wird. Im Norden sind außerdem Fischfang und Weinbau wichtige Zweige der Volkswirtschaft.

Im Jahre 1912 war der Boden folgendermaßen bebaut:

| | Hektar |
|---|---|
| Weizen . . . . . | 118 358 |
| Roggen . . . . . | 17 313 |
| Gerste . . . . . | 216 948 |
| Hafer . . . . . | 104 276 |
| Mais . . . . . | 94 407 |
| Flachs . . . . . | 12 843 |
| Hirse . . . . . | 10 896 |
| Wiesen . . . . . | 20 361 |

Das Ernteerträgnis war folgendes:

| | In 1000 Hektolitern | | |
|---|---|---|---|
| | 1911 | 1912 | 1913 |
| Weizen . . . . . | 1568 | 1192 | 1441 |
| Roggen . . . . . | 318 | 188 | 159 |
| Gerste . . . . . | 3335 | 2805 | 2719 |
| Hafer . . . . . | 2178 | 1578 | 1439 |
| Mais . . . . . | 1447 | 1023 | 956 |
| Raps . . . . . | 142 | 113 | 86 |
| Flachs . . . . . | 54 | 127 | 80 |

Die Gerste steht also an erster Stelle. Der Gesamtwert der Erzeugnisse aller Fruchtarten wird auf 60 bis 90 Millionen Lewa berechnet. Er beträgt somit ein Fünftel der jährlichen Produktion des Königreichs Bulgarien.

Interessant ist die Ertragsfähigkeit des Bodens, aus der gleichzeitig Rückschlüsse auf die Art der Landwirtschaftsmethode gezogen werden können.

---

[1]) 1918, S. 11: „Die Luftschiffahrt in ihrer Bedeutung für unsere zukünftige Kolonialpolitik“.

[2]) Vgl. Jahrg. 1911, S. 126/27 und S. 93 dieses Heftes.

[3]) Leiden 1918, S. 159: „De Adams-brug“.

[1]) „Die wirtschaftliche Bedeutung der nördlichen Dobrudscha.“

Sie betrug pro Hektar in Hektolitern:

| | Dobrudscha 1911 | Rumänien 1911 | Bulgarien 1911 |
|---|---|---|---|
| Weizen | 14,1 | 17,1 | 15,9 |
| Roggen | 10,3 | 13,3 | 14,9 |
| Gerste | 16,1 | 18,2 | 20,0 |
| Hafer | 19,8 | 23,0 | 19,7 |
| Mais | 15,5 | 18,7 | 17,1 |

| | Dobrudscha 1912 | Rumänien 1912 | Bulgarien 1912 |
|---|---|---|---|
| Weizen | 9,5 | 15,1 | 14,4 |
| Roggen | 8,8 | 11,8 | 14,3 |
| Gerste | 13,3 | 15,0 | 20,2 |
| Hafer | 14,9 | 19,2 | 16,9 |
| Mais | 10,8 | 17,6 | 15,8 |

Der durchschnittliche Ertrag in der Dobrudscha ist also geringer als in Rumänien und Bulgarien. Dies wird neben der Verschiedenheit des Bodens insbesondere auf die geringere rationelle Kultur zurückgeführt. Ist doch das Düngen nicht nur völlig unbekannt, sondern es gibt auch Bauern, die glauben, daß der Boden in der Dobrudscha das Düngen nicht vertragen würde.

Ferner treffen wir in der Dobrudscha eine reiche Obstkultur, besonders in Sarika. In diesem Gebiete, inmitten des „schönsten Lindenwaldes der Balkanhalbinsel", nahe bei dem Dorfe Ziganka, befindet sich der Mittelpunkt einer großen Bienenzucht (über 10 000 Bienenstöcke geben über 20 000 Kilo Honig im Jahre).

Der Flachsbau wird ebenfalls, wenngleich er in Abnahme begriffen ist, rege betrieben. 1913 betrug er über 12 000 Hektar, 1904 noch 36 000 Hektar.

Dagegen ist der Tabakbau wieder aufgenommen worden. 1100 Hektar wurden bebaut, der jährliche Ertrag beläuft sich auf 825 000 Kilo.

Hinsichtlich der Besitzverteilung nimmt die Dobrudscha in Rumänien eine Sonderstellung ein. Hier ist vornehmlich Kleinbesitz. Der Kleinbesitzer macht hier über 65 Prozent aller Besitze aus, der mittlere Grundbesitz 34 Prozent, während der Großgrundbesitz nur 1 Prozent aufweist. Im Vergleich zu Rumänien erfreut sich die Dobrudscha einer gleichmäßigeren und rationelleren Landesverteilung.

Sehr große Bedeutung hat die, allerdings im Rückgang befindliche Viehzucht. Seit dem russisch-türkischen Kriege geht sie, die vornehmlich aus Schafzucht bestand, zurück. 1911 zählte die Dobrudscha 160 318 Stück großen Hornviehs, 93 564 Pferde, 555 378 Schafe und 51 997 Schweine. Die Viehrasse ist gut. . . ."

**Die Mineralschätze Irlands** behandeln zwei sehr eingehende Aufsätze des „Statist"[1]):

„. . . Eigentliche Kohlenzechen waren 1916 in Irland 17 (gegen 19 i. V.), mit einer Belegschaft von 767 (gegen 739) im Betriebe, sonstige Bergwerke 26 mit einer Belegschaft von 594 (gegen 541).

An der Gesamtkohlenförderung war Irland nur mit 89 833 t (+ 6 v. H. oder 5246 t) beteiligt. Die sonstige Förderung von Mineralien betrug im Vereinigten Königreich 2 658 795 t (gegen 2 815 816 t), was eine Abnahme von 6 6 v. H. bedeutet. In Irland sank sie um 18 v. H., von 101 511 auf 83 783 t. Darunter waren 15 329 t Schwerspatverbindungen aus den Grafschaften Cork und Sligo, 10 329 t Bauxit aus der Grafschaft Antrim, 30 678 t Eisenerz auch hauptsächlich aus Antrim, und 25 035 t Steinsalz, ferner noch 985 t Schwefelkies aus Wicklow, 625 t Ocker usw., 500 t Braunkohle und 301 t Speckstein (soapstone), die sonst nirgends im Vereinigten Königreich gefördert werden.

[1]) 16 II. 18.

Als 1905 die Kohlenkommission ihre Landesaufnahme machte, wurde die Gesamtkohlenmenge der Gruben auf 100 914 668 167 t festgestellt, davon entfielen auf Irland nur 174 458 000 t, die noch ziemlich unberührt sind, während in England, Wales und Schottland seither etwa 250 Mill. t jährlich gefördert wurden. (Diese Zahlen verstehen sich nur auf Flöze bis zur Tiefe von 4000 Fuß, und umfassen nicht die unbewiesenen Vorkommen, die auf 39 484 000 000 t geschätzt werden, sowie die unterseeische Menge von schätzungsweise 855 Millionen t bei Cumberland und 383 Millionen t bei Wales.)

Die irische Eisenerzförderung ist ständig gesunken; sie betrug (in Tonnen):

| | |
|---|---|
| 1880 | 239 232 |
| 1890 | 160 604 |
| 1900 | 99 641 |
| 1910 | 65 037 |
| 1913 | 60 014 |
| 1916 | 30 678 |

Zurzeit wird Eisenerz nur noch in Antrim gefördert, wo der Durchschnittsgehalt des Erzes nur 38,4 v. H. Eisen beträgt. Irland besitzt nur 21 Hochöfen, gegen 102 in Schottland und 362 in England. Koksöfen gibt es in Irland nicht, und in Gaswerken wurden 1916 nur 180 000 t Koks, gegen 7 920 000 t in Großbritannien, hergestellt.

An eine vermehrte Ausnutzung der irischen Eisenerzlagerstätten ist erst zu denken, wenn vorher die Kohlenförderung in anderem Maßstabe eingerichtet ist. . . ."

**Die Küstenbahnen in Türkisch-Vorderasien** behandelt Henri Besson-Genf in „Revue de Turquie"[1]):

„. . . Der erste Schienenweg der Türkei war der von Smyrna nach Aïdin, etwa 150 km lang, dessen Konzession im Jahre 1856 einer englischen Gesellschaft für 50 Jahre bewilligt wurde. Der Bau dauerte 11 Jahre, und die Linie wurde erst 1867 in Betrieb genommen, nachdem die Erbauer große Schwierigkeiten zu überwinden gehabt hatten. . . . Die Kosten des Baus verschlangen die ungeheure Summe von etwa 360 000 Frs. für den Kilometer. . . . Im Juli 1906 wurde die Konzession bis 1950 verlängert. . . . Eine Verlängerung der Strecke bis zur Küste bei Adalia ist in Aussicht genommen. . . . Eine zweite englische Gesellschaft erlangte 1863 eine Konzession auf eine 95 km lange Linie von Smyrna nach Manissa und Kassaba. Die Strecke wurde 1871 durch die türkische Regierung bis Alaschehir verlängert. . . . 1893 wurde unter Georg Nagelmaekers Leitung eine türkische Gesellschaft gegründet, welche die Linie neu baute und eine weitere Konzession für ihre Verlängerung um rund 250 km von Alaschehir bis Afiun Karahissar erlangte, wo die Bahn sich mit den Anatolischen Strecken vereinigt. . . . Das vollständige Netz der Smyrna—Kassaba-Gesellschaft umfaßt zurzeit 700 km einschließlich der Linie Soma—Panderma am Marmarameer, die 1912 konzessioniert wurde. Ebenso wie die Aïdin-Linie durchschneidet auch die Kassaba-Linie mit ihren Verlängerungen Gegenden, die reich sind an Landwirtschaftserzeugnissen, wie Getreide, Baumwolle, Tabak, Wein, Tafelobst, Oliven, Feigen. Auch die mineralischen Produkte sind zahlreich. . . .

In chronologischer Folge müssen wir weiter die Linie Mudania—Brussa nennen, welche die letztere Stadt ans Marmarameer anschließt. Es handelt sich um eine 41 km lange Linie in Meterspur, die 1871 von der türkischen Regierung gebaut wurde. 1874 mußten die Arbeiten infolge von finanziellen Schwierigkeiten unterbrochen werden, dann unter Nagelmaekers 1891 wieder aufgenommen, der eine Konzession auf 99 Jahre erhielt.

[1]) Märzheft 1918, S. 289: „Les transports en Turquie".

1880 wurde die Linie Jaffa—Jerusalem in Meterspur und 86 km Länge erbaut. . . . 1886 wurde die 67 km lange Bahn Mersina—Adana geschaffen. Die Linie ist in Normalspur gebaut, die Konzession ist auf 50 Jahre erteilt an eine englisch-französische Interessentengruppe, ohne Garantie. 1906 wurde sie durch die Bagdadbahn-Gesellschaft angekauft.

Die Société ottomane des chemins de fer Damas-Hama et prolongements besitzt das syrische Netz in einer Ausdehnung von zusammen etwa 500 km. Das Netz ist durch Fusion mehrerer Gesellschaften gebildet worden, deren eine um 1860 den Bau einer Landstraße Beirut—Damaskus unternommen hatte. Erst 30 Jahre später dachte die Gesellschaft an den Bau einer Schmalspurbahn auf dieser Strecke, deren Konzession ihr am 3. Juni 1891 auf 99 Jahre erteilt wurde. Die gesamten Bahnen sind durch französische Unternehmer hergestellt worden. Die Spurweite ist 1,05 m. . . . Die Hauptlinie läuft parallel zur syrischen Küste und ist an 4 Stellen mit dem Meer verbunden, in den Häfen Jaffa, Haïfa, Beirut und Syrisch-Tripolis. Im Süden ist sie an die Hedschasbahn, im Norden über Aleppo an die Anatolische und Bagdadbahn angeschlossen. . . ."

# Bücherbesprechungen.

Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Hermann Schumacher: **„Der Reis in der Weltwirtschaft"**. Duncker & Humblot, München und Leipzig 1917. 145 Seiten. Preis 4 Mark.

Die ausgezeichnete Arbeit stellt einen ersten Versuch dar, über das Schicksal eines Welthandelsartikels von seiner Entstehung bis zu seinem Verbrauche in knapper Form einen befriedigenden Überblick zu gewähren. Sie hat also das besondere Verdienst für diese noch wenig entwickelte Form von Spezialdarstellungen eine nachahmenswerte Methode eingeführt zu haben. Die Studie gewinnt noch darüber hinaus an Wichtigkeit durch die Beschäftigung mit einem Nahrungsmittel von höchstem Nährwert, das schon vor dem Kriege auf dem Wege war, Weltnahrungsmittel zu werden und künftig, zumal für Deutschland, erhöhte Bedeutung gewinnen wird. Gegenüber Holland mit 15½ kg Reisverbrauch auf den Kopf der Bevölkerung war Deutschland trotz bemerkenswerter jährlicher Zunahme mit 3,56 kg noch stark im Rückstand. Um so mehr wird der Reis berufen sein, Lücken in der Ernährung unseres Volkes auszufüllen.

Von besonderem Interesse wollen mir die Kapitel „Reismühlenindustrie", „Weitere Verwendung des Reises" und „Die handelspolitischen Verhältnisse" erscheinen. Schumacher versteht es mit seiner flüssigen Schreibweise vorzüglich, die etwas entwickelten und mit offenen Fragen belasteten Zustände in handelspolitischer und industrieller Beziehung auseinanderzusetzen.

Das statistische Material ist besonders reichhaltig in den Kapiteln „Der Reishandel Europas" und „Der Reishandel Deutschlands insbesondere". P. L.

Oskar Grosse: **40 Jahre Fernsprecher, Stephan-Siemens-Rathenau.** Mit 16 Textabbildungen. Berlin 1917, Verlag Jul. Springer. Preis 3 Mark.

Die 90 Seiten starke Schrift, die offenbar von einem Postbeamten verfaßt ist, gibt ein recht hübsches Bild von der Entwicklung des deutschen Fernsprechwesens, unter Heranziehung bemerkenswerter historischer Aktenstücke, Briefe und Bilder. U. a. ist auch die Nummer des „Scientific American" vom 6. Oktober 1877 reproduziert, in der sich die erste, durch Abbildungen erläuterte Beschreibung des Bellschen Telephons findet. Immerhin ist die Darstellung insofern einseitig, als die „Erfindung des Telephons durch Philipp Reis" als eine selbstverständliche Voraussetzung hingestellt wird. Offenbar ist dem Verfasser das vom Ref. verfaßte Buch „Die älteste Entwicklung der Telegraphie und Telephonie" (Leipzig 1908) entgangen; sonst wüßte er, daß es schon eine ziemlich umfassende Geschichte des Telephons vor Reis gegeben hat. Selbst wenn man von den zahllosen akustischen und mittelalterlichen Phantasie-Fernsprechern absieht und sich nur auf die elektrische Lautübertragung beschränkt, war die Reissche Erfindung nicht ein Anfang, sondern nur eine Etappe einer erheblich längeren Entwicklung. Das Prinzip des Telephons ist schon im August 1854 von Bourseul ganz klar dargelegt, der Ausdruck „Telephon" bereits 1838 von Romershausen und 1854 von Bourseul angewandt worden, vorher in geänderter Bedeutung 1828 von Sudre und 1831 von Wheatstone. Auch Meuccis „sprechender Telegraph" von 1849 und die höchst beachtenswerten Versuche des Arztes Clemens, eines engeren Frankfurter Landsmannes von Reis, aus dem Jahre 1853 — von anderen Namen zu schweigen — beweisen, daß Grosse irrt, wenn er die Entwicklung des Telephons ohne weitere Nachprüfung mit Reis beginnen läßt. Von dieser Unvollkommenheit der Darstellung der ersten Anfänge des Fernsprechers abgesehen aber ist die Grossesche Schrift eine erfreuliche Bereicherung der Arbeiten zur Geschichte der Technik. R. Hennig.

**Der Wirtschaftskrieg.** Die Maßnahmen und Bestrebungen des feindlichen Auslandes zur Bekämpfung des deutschen Handels und zur Förderung des eigenen Wirtschaftslebens. Herausgegeben vom Königlichen Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Kaiser-Wilhelm-Stiftung. 1. Abteilung: England. Bearbeitet von Ernst Schuster und Assessor a. D. Dr. Hans Wehberg, Wissenschaftlichen Hilfsarbeitern am Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft. Kommissionsverlag von Gustav Fischer in Jena. Preis 13,50 Mark.

Die vorliegende Arbeit soll einen ersten Versuch darstellen, die ungeheure Zahl der Maßnahmen und Bestrebungen, der Pläne und Handlungen, die man unter dem Worte Wirtschaftskrieg zusammenfaßt und deren Ziel der Kampf gegen den deutschen Handel und die deutsche Industrie ist, systematisch zu ordnen und in einem übersichtlichen Bilde darzustellen. Es ist der Bearbeitung eine große Anzahl ausländischen Zeitungsmaterials zugrunde gelegt, das mit der größten Sorgfalt geprüft und ausgewählt wurde; weiter sind alle amtlichen Publikationen des Auslandes und die diesen Stoff behandelnde Literatur benutzt. Die Verfasser sahen ihre Aufgabe einmal in dem Herausarbeiten der großen Gesichtspunkte, der Hauptziele des Wirtschaftskrieges, daneben aber stand die andere Aufgabe, soweit ins Detail zu gehen, daß auch der Leser, der nicht aus einem mehr wissenschaftlichen oder politischen Interesse an diese Denkschrift herangeht, für sein praktisches Interessengebiet wichtige Einzelheiten erfährt.

Gewisse Teilgebiete sind in der Buch- und Zeitschriftenliteratur schon behandelt worden, am meisten dürfte wohl über die Ausnahmegesetze gegen Deutsche und deutsches Eigentum geschrieben sein. Bei diesen Darstellungen war fast immer der Mangel festzustellen, daß der juristische Standpunkt zu einseitige Berücksichtigung fand. Die Verfasser dieser Denkschrift haben nun versucht, die rechtliche Behandlung der Deutschen und des deutschen Eigentums auf die dahinterstehenden wirtschaftlichen Interessen zurückzuführen und an Hand der tatsächlichen Ausführung dieser Gesetze zu zeigen, daß sie ein ganz bestimmtes wirtschaftliches Ziel haben, und

daß sie zusammengenommen ein fast lückenloses handelspolitisches System bilden.

Es zeigt sich dabei, daß diese Maßnahmen z. T. die Bestrebungen der einzelnen englischen Industriezweige unterstützen, wie z. B. die Bemühungen, den Anteil der Deutschen an der australischen Zinkindustrie auszumerzen. Es ist dies nur ein Beispiel für eine in England allgemeine Tendenz, die dahingeht, die Rohstoffe des englischen Imperiums der englischen Industrie vorzubehalten. Wie weit sich dieses Bestreben verwirklicht hat, wollen die Verfasser in dem Abschnitt zeigen, der die einzelnen Zweige der englischen Volkswirtschaft behandelt. Zu gleicher Zeit soll gezeigt werden, wie weit es gelungen ist, sich in England von der deutschen Einfuhr zu emanzipieren, und welche Bestrebungen zur Erreichung dieses Zieles noch im Gange sind. Als dritte Aufgabe in diesem Zusammenhang wurde die Darlegung der Erfolge angesehen, die England in seinen Bestrebungen, Deutschland vom Weltmarkte zu verdrängen, bereits erreicht hat.

Noch eingehender befassen sich mit diesen grundsätzlichen Änderungen des englischen Wirtschaftslebens die letzten Hauptabschnitte. Hervorzuheben wäre daraus das viel weiter als früher gehende Eingreifen des Staates, vor allem die Tätigkeit des Handelsamtes und die teils tatsächlich vollzogenen, teils erst geplanten Reformen dieser Organisation, um sie der Aufgabe einer intensiveren Wirtschaftsförderung noch mehr gewachsen zu machen. Im Zusammenhang damit ist auf die wichtige Tätigkeit der Konsuln, auf die Reform des Konsulatwesens und auf die Tätigkeit der anderen amtlichen und privaten Organe der Wirtschaftsförderung, z. B. der Handelskammern, eingegangen.

Die Änderungen der Technik und ihre bedeutsame Wirkung auf die Vermehrung der Produktion sind z. T. unmittelbare Folgen der Ansprüche, die der Krieg an die englische Industrie stellte. Hierher gehören auch die Bemühungen um eine rationelle Bearbeitung der Absatzmärkte, als deren Kennzeichen hier das weite Interesse an der Erlernung fremder Sprachen, das sich jetzt in England bemerkbar macht, und andererseits das ausgedehnte Ausstellungswesen erwähnt werden mögen.

Am nächsten liegt bei dem Worte Wirtschaftskrieg der Gedanke an die Absperrungsmaßnahmen, die von den Alliierten für die Zeit nach dem Kriege gegen Deutschland geplant sind. Damit beschäftigt sich u. a. der letzte Abschnitt, der vom Protektionismus handelt, wobei die Verfasser klarzulegen versuchen, wie weit England ein eigenes Programm verfolgt, — vor allem was davon schon verwirklicht ist: auf dem Gebiete des Handels- und Patentrechts, der Schiffahrts- und Zollpolitik, welche Kräfte wirken und wohin der englische Protektionismus, im engeren Sinne die englische Schutzollbewegung, zielt.

Dem Buch dürfte eine weite Verbreitung sicher sein.

Red.

**Goltz-Gedächtnisheft der Zeitschrift „Deutsche Kultur in der Welt“ (Organ der „Deutschen Kulturpolitischen Gesellschaft“ in Verbindung mit der „Deutschen Vorderasien-Gesellschaft“).**

Das Heft dient der v. d. Goltz-Stiftung, die bereits eine Summe von 20 000 Mark deutschen und türkischen Kriegsinvaliden durch das Preußische Kriegsministerium überweisen konnte. Mehrere Mitarbeiter des Feldmarschalls berichten über sein Wirken in der Türkei als Feldherr und als Förderer der türkischen Jugendorganisation (Oberst v. Hoff, Major Kießling u. a.). Aus v. d. Goltz' Feder selbst stammt ein Aufsatz über die Dardanellenkämpfe. Wirtschaftliche Fragen behandelt vornehmlich ein Aufsatz über das Regensburger Donau-Orient-Museum und die alte Weltwirtschaftsfrage der Donau.

**A. Luther: „Rußland II: Geschichte, Staat, Kultur“. Aus Natur und Geisteswelt, Bd. 563. Leipzig, B. G. Teubners Verlag 1918. Preis geb. 1,50 Mark.**

Für den knappen Rahmen von 132 Seiten ist das Thema viel zu umfassend. Der riesige Stoff konnte daher nur in skizzenhaftesten Umrissen bewältigt werden, z. B. die russische Geschichte von der ältesten Zeit bis zur Revolution von 1917 auf ganzen 15 Seiten! Das Bändchen kommt daher nur für die allererste, oberflächliche Orientierung in Betracht, ist aber sonst klar und ansprechend geschrieben.

H.

# Aus der Tätigkeit der Gesellschaft.

Für Donnerstag, den 11. April, hatte die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft zu einem Vortrage des Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Karl Oldenberg eingeladen, der über das Thema „Englands Befürchtungen vor einem Aushungerungskriege“ sprechen sollte. Leider mußte Herr Geheimrat Oldenberg aus persönlichen Gründen den Vortrag absagen. An seiner Stelle hatte Herr Professor Dr. Hermann Levy, Heidelberg, die Güte über das Thema: „Der Deutsche und die Weltwirtschaft“ zu sprechen. Der Vortragende schied die im Ausland tätigen Deutschen in Führertypen, die im fremden Getriebe eine leitende Stelle einnehmen, und in die Masse, die lediglich nur als Objekt eine Rolle im ausländischen Produktionsprozeß spielt. Für beide Kategorien schaltet sich das Nationale als irgend eine Wesenheit aus, sie gehen einfach in der Masse des neuen Landes auf. Eine dritte Art Auswanderer bezeichnet Professor Levy als den Mittelstandstypus, der sich als Träger nationaler Eigenheiten fühlt und diese Eigenheiten bewußt durchsetzt. Der Vortragende führt eine Reihe von Schulbeispielen aus dem Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten an. Es gibt kein Gebiet der amerikanischen Industrie, auf dem nicht der deutsche Auswanderer Großes geleistet hätte; ebenso hat sich die deutsche Anpassungsfähigkeit im Welthandel durchgesetzt und ist von Engländern, sogar noch im Kriege, neidvoll bewundert worden, ohne von ihnen nachgeahmt werden zu können. Der Engländer dagegen war kein Auswanderer, wie der Deutsche, er unterhielt lange nicht so viele Filialbetriebe im Ausland wie wir, er war Kolonist, Kolonisator und schuf auf jungfräulichem Boden ein neues England. Solange das englische Prestige in der Welt besteht, wird der größten deutschen persönlichen Leistungsfähigkeit ein Hindernis im Wege stehen. Planmäßig hat England an der Diskreditierung der Deutschen in aller Welt gearbeitet. Nach dem Kriege muß ein guter, sicherer Nachrichtendienst der englischen Brunnenvergiftung entgegenarbeiten. Günstiger liegen die materiellen Konkurrenzbedingungen. Die deutsche Industrie, die zum großen Teil doch inländische Rohstoffe verarbeitet, wird dann bessere Aussichten haben als die englische Nur-Verfeinerungsindustrie. Ein künftiger Wirtschaftskrieg muß schon durch den Friedensvertrag ausgeschlossen sein — er wäre ein neuer Kriegsgrund — auch werden sich die Neutralen englische Kontrolle nicht gefallen lassen und differentielle Ausfuhrzölle gibt es nicht. Freilich kann uns England durch Vorzugszölle gegenüber seinen Kolonien, durch Schiffahrtsmaßnahmen, durch Zurückbehaltung des neutralen Frachtraums schwer schädigen. Für die persönliche Stellung des Deutschen in der Weltwirtschaft brauchen wir aber einen starken Schutz durch einen siegreichen deutschen Frieden und durch eine starke Flotte.

Unberechtigter Nachdruck verboten. Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft“: i. V. Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr“: Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen“: Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

Commercial

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43·44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung: Für „Weltwirtschaft" W. BÜRKLIN, Berlin, Derfflingerstraße 6, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | Mai 1918 | Nr. 5

### AUS DEM INHALT

Seite

Italiens Weltwirtschaftsstellung. Von Geh. Adm.-Rat a. D. Paul Koch-Lichterfelde . . . . . 101

Die Leipziger Mustermesse im Krieg und Frieden. Von Dr. Romm-Berlin-Charlottenburg . . . . . 106

Die holländische Handelsschiffahrt in jüngster Zeit. Von Dr. Oskar Wingen-Berlin . . . . . 110

### Weltwirtschafts-Chronik

A. Weltwirtschaft . . . . . Seite 112 | B. Weltverkehr . . . . . Seite 117

### Bücherbesprechungen

Dr. Grabowsky und Dr. Paul Leutwein, Die Zukunft der deutschen Kolonien . . . . . 123

Dr. J. Remme, Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut . . . . . 123

Prof. Dr. Jul. v. Gierke, Die deutsche Hanse . . . . . 123

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

# Verkehrssteuergesetz

Soeben kam aus der Presse:

Amtliche Ausgabe

**Verkehrssteuergesetz**

nebst

**Ausführungsbestimmungen**

Herausgegeben
im Reichsschatzamt

Preis 2.25 M

Gleichzeitig
gelangt zur Ausgabe:

**Verkehrssteuer-gesetz**

vom 8. April 1917 nebst Ausführungsbestimmungen des Bundesrats
erläutert von
Regierungsrat **H. Weinbach**
und
Syndikus **Moser**
Preis 12 M

Der Kommentar soll vorzugsweise dem praktischen Gebrauche dienen. Er wendet sich an die Verkehrsanstalten, Reedereien, Transportunternehmungen und an alle diejenigen Stellen, die mit der Erhebung der Steuer beauftragt sind. Umfangreiche theoretische Erörterungen sind vermieden. Dagegen sind die zahlreichen Zweifelsfragen des Gesetzes behandelt. Die Ausführungsbestimmungen sind eingehend berücksichtigt. Der Kommentar wird allen, die mit dem schwierigen Gesetz in Berührung treten, ein zuverlässiger Führer u. willkommener Berater sein.

Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 43.44

# Die Kritik

Berliner Tageblatt
vom 26. 4. 1918

Berliner Tageblatt
vom 2. 5. 1918

Frankfurter Zeitung
vom 24. 2. 1918

Das Handelsmuseum,
Nr. 18, 1918

Juristisches Literaturblatt,
Nr. 8, 1918

Juristische Wochenschrift,
Nr. 5, 1918

Nordd. allgem. Zeitung
vom 28. 3. 1918

Schlesische Zeitung
vom 12. 3. 1918

und zahlreiche andere

der maßgebenden Presse gipfelt in dem einstimmigen Urteil, daß Rechtsanwalt

**Dr. Rosendorff**

in seiner neuesten Schrift:

**Die Bilanz- und Dividendenpolitik während des Krieges**

(3.00 M)

in erschöpfender Weise
das zeitgemäße Problem
beleuchtet und daß
jeder Finanzmann
jede Aktiengesellschaft
jeder Kapitalist
das gesamte Bankwesen
die Großindustrie
das Buch gelesen haben soll und muß.

Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8
Mauerstraße 43.44


# DRESDNER BANK

**Aktiva** — **Bilanz per 31. Dezember 1917** — **Passi**

| | ℳ | ₰ | ℳ | ₰ |
|---|---|---|---|---|
| Kasse, fremde Geldsorten, Zinsscheine und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken | | | 302 100 913 | 80 |
| Wechsel und unverzinsliche Schatzanweisungen | | | 1 200 123 743 | 40 |
| a) Wechsel und unverzinsliche Schatzanweisungen des Reichs und der Bundesstaaten | — | | | |
| b) eigene Akzepte | — | | | |
| c) eigene Ziehungen | — | | | |
| d) Solawechsel d. Kunden an die Order der Bank | — | | | |
| Nostroguthaben bei Banken und Bankfirmen | | | 230 081 401 | 70 |
| Reports und Lombards gegen börsengängige Wertpapiere | | | 211 784 603 | 35 |
| Vorschüsse auf Waren nnd Warenverschiffungen | | | 16 207 700 | 25 |
| davon am Bilanztage gedeckt | | | | |
| a) durch Waren, Fracht- oder Lagerscheine | 8 716 506 | 20 | | |
| b) durch andere Sicherheiten | 353 301 | 85 | | |
| Eigene Wertpapiere | | | 81 177 929 | 15 |
| a) Anleihen und verzinsliche Schatzanweisungen des Reichs und der Bundesstaaten | 47 382 589 | 65 | | |
| b) sonstige bei der Reichsbank und anderen Zentralnotenbanken beleihbare Wertpapiere | 7 026 530 | 80 | | |
| c) sonstige börsengängige Wertpapiere | 20 206 571 | 70 | | |
| d) sonstige Wertpapiere | 6 562 237 | — | | |
| Konsortialbeteiligungen | | | 54 973 959 | — |
| Dauernde Beteiligungen bei andern Banken und Bankfirmen | | | 63 791 925 | 05 |
| Schuldner in laufender Rechnung | | | 1 176 314 442 | 55 |
| a) gedeckte | 722 408 657 | 10 | | |
| b) ungedeckte | 453 905 785 | 45 | | |
| ausserdem Aval- und Bürgschaftsschuldner M. 193 203 973.75 | | | | |
| Bankgebäude | | | 41 508 820 | 90 |
| Sonstige Immobilien | | | 3 816 559 | 95 |
| Mobilien-Konto | | | 496 423 | 85 |
| Pensions-Fonds-Effekten-Konto | | | 4 890 250 | 95 |
| Effekten-Konto der König-Friedrich-August-Stiftung | | | 100 091 | 95 |
| Effekten-Konto der Georg-Arnstaedt-Stiftung | | | 146 850 | — |
| Saldo der Zentrale und auswärtigen Abteilungen mit unserer Niederlassung in London | | | 19 293 498 | 10 |
| | | | 3 406 809 113 | 95 |

| | ℳ | ₰ | ℳ |
|---|---|---|---|
| Aktien-Kapital-Konto | | | 260 000 00 |
| Rücklage A | | | 51 000 00 |
| Rücklage B | | | 29 000 00 |
| Talonsteuer-Rücklage-Konto | | | 1 924 50 |
| Gläubiger | | | |
| a) Nostroverpflichtungen | | | 18 875 98 |
| b) seitens der Kundschaft bei Dritten benutzte Kredite | | | 1 443 43 |
| c) Guthaben deutscher Banken und Bankfirmen | | | 212 322 32 |
| d) Einlagen auf provisionsfreier Rechnung | | | 1 034 619 74 |
| 1. innerhalb sieben Tagen fällig | 459 564 065 | 25 | |
| 2. darüber hinaus bis zu drei Monaten fällig | 323 707 245 | 60 | |
| 3. nach 3 Monaten fällig | 251 348 434 | 15 | |
| e) sonstige Gläubiger | | | 1 680 428 76 |
| 1. innerhalb sieben Tagen fällig | 885 475 600 | 15 | |
| 2. darüber hinaus bis zu drei Monaten fällig | 602 780 876 | 55 | |
| 3. nach drei Monaten fällig | 192 172 292 | 40 | |
| Akzepte und Schecks | | | 75 524 26 |
| a) Akzepte | 67 974 351 | 15 | |
| b) noch nicht eingelöste Schecks | 7 549 911 | 40 | |
| Ausserdem | | | |
| Aval- und Bürgschaftsverpflicht. M. 193 203 973.75 | | | |
| Eigene Ziehungen — | | | |
| davon für Rechnung Dritter — | | | |
| Weiterbegeb. Solawechsel d. Kunden an d. Order d. Bank — | | | |
| Dividenden-Konto | | | 327 59 |
| Pensions-Fonds-Konto | | | 4 946 60 |
| König-Friedrich-August-Stiftung | | | 116 84 |
| Georg-Arnstaedt-Stiftung | | | 151 63 |
| Reingewinn | | | 36 127 40 |
| | | | 3 406 809 11 |

Dresden, den 31. Dezember 1917

**DRESDNER BANK**

E. Gutmann — Nathan — Jüdell — Herbert M. Gutmann — Hrdina — Kleemann

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | Mai 1918 | Nr. 5

## Italiens Weltwirtschaftsstellung.

Von Geh. Adm.-Rat a. D. Paul Koch-Lichterfelde.

Wer in der jüngsten Vergangenheit und ehe der Krieg solchen Pilgerfahrten ein Ende machte, durch Italien reiste, konnte sich des Gefühls nicht erwehren, daß in dem Land immer noch ein hoher Grad von Verkommenheit herrschte. Frecher Bettel und Unehrlichkeit im Geschäftsgebahren, zerrissene Uniformen bei den Bahnbeamten selbst auf den Hauptstrecken, Schmutz und Lumpen in den Seitenstraßen selbst in Rom und mehr noch in Neapel, alles das wies auf tiefe Armut und sittliche Minderwertigkeit bei der Bevölkerung hin, und mindestens wer aus Deutschland kam, konnte nicht anders, als zu durchaus ungünstigen Vergleichen zu gelangen.

Anders freilich urteilen genaue Kenner des Landes, diejenigen zumal, die auf eine weitere Vergangenheit zurückblickten, und es scheint von hohem Interesse, insbesondere wenn man die Gestaltung der Dinge auf dem Weltmarkt nach dem Kriege ins Auge faßt, der Lage des Wirtschaftslebens, wie sich dieses vor Beginn des gewaltigen Ringens dem Auge des Volkswirtschaftlers darstellte, eine kurze Betrachtung zu widmen. — Man wird, wenn man Italiens Treubruch richtig würdigen will, nicht unterlassen dürfen, gerade dieser Lage der Dinge in Verbindung mit der geographischen Gestaltung ein nach Befreiung von Vorurteilen strebendes Urteil angedeihen zu lassen. Italiens langgestreckte Küste hätte es dem Lande auf die Dauer sicherlich unmöglich gemacht, gegenüber den Drangsalierungen der Engländer auch nur die Neutralität aufrecht zu erhalten, seine wirtschaftlichen Beziehungen waren immer schon auf eine enge Verbindung mit Frankreich gerichtet, und in Österreich sah Italien trotz aller wirtschaftlichen Förderung durch den Dreibund dergestalt seinen gegebenen Widerpart, daß bei allen Kriegsvorbereitungen der Kampf mit Österreich seit langem schon die Grundlage der Voraussetzungen bildete.

Italiens Aufschwung ist zurückzuführen auf den Zeitpunkt, wo mit dem Wegfall des Königreichs von Neapel in den Jahren 1860 und 1861 seine politische Einigung angebahnt wurde; von da ab rechnet sich in dem Wegfall der inneren Zollschranken, in dem Ausbau des Eisenbahn- und Straßennetzes und in der geschickten Ausnutzung der politischen Lage eine alles Frühere weit hinter sich lassende Blüte des Handels und eine lebhafte Beteiligung in der Industrie und im Transportwesen, die das frühere, fast ausschließlich ästhetische Interesse an Italiens Kunstschätzen und seiner großen Vergangenheit in den Hintergrund drängte.

Italiens wirtschaftliche Stärke beruht in der Hauptsache noch immer auf seiner Landwirtschaft, in der rund 9,7 Millionen = nahezu 60 Prozent der Erwerbstätigen Beschäftigung finden. In der italienischen Landwirtschaft sind 3 oder eigentlich 4 Zonen scharf zu unterscheiden, die alpine mit ihrer Weidewirtschaft, Oberitalien, insbesondere die Po-Ebene, mit einem reich entwickelten Anbau von Getreide, Reis, Zuckerrüben, Kartoffeln, Gemüse, Trauben und Obst, Mittelitalien in einer Mittelstellung, wo neben den Erzeugnissen der nördlichen Bezirke vor allem Oliven und Wein angebaut werden, neben dem Vieh- und Seidenraupenzucht gute Erträge liefern, während in Süditalien mit seiner Latifundienwirtschaft, nach dem die früher vorhandenen Waldbestände verwüstet, noch immer ein arger Raubbau betrieben wird, dem es nur auf das augenblickliche Geldverdienen ankommt, und der dem „undankbaren Boden" zur Last legt, was er selbst seiner Kurzsichtigkeit und Nachlässigkeit zum Vorwurf machen sollte. Dazu kommt im Süden, daß die von den Bergen herabstürzenden Wassermassen dem Lande nichts nützen, sondern arge Verwüstungen anrichten, die auch die Straßen und Eisenbahnen in Mitleidenschaft ziehen, während in den zurückbleibenden Sümpfen und Lachen die Malaria sich einnistet, so daß die Bewohner von Piemont und der Lombardei mit Recht sich beklagen, daß sie mit ihrer Betriebsamkeit und den Erzeugnissen ihres Fleißes für die durch die Lotterwirtschaft des Südens notwendig werdenden Steuern und Lasten aufkommen müßten. Überaus anschaulich schildert diese Verhältnisse Alfred Steinitzer in seinem höchst lesenswerten Buche: „Aus dem unbekannten Italien", in dem er zugleich nachweist, wie der von Südländern stark durchsetzte Beamtenkörper und mit ihm das Par-

lament mit rücksichtslosem Egoismus und ohne jedes Verständnis für das Gemeinwohl nur lokale und persönliche Interessen verfolgen. Die Verschiedenheit der Gebiete, die zu einem wesentlichen Teil auch auf den landschaftlichen Charakter, Ebene, Berg- und Hügelland und auf das im Norden milde, im Süden schon fast tropische Klima zurückzuführen ist, drückt sich auch in dem Charakter der Bevölkerung aus, und in Süditalien sind vor allem die Bezirke zu suchen, die die großen Auswandererziffern liefern, die sich im Jahre 1913 auf rund 870 000 Ménschen oder 246,9 Köpfe von je 10 000 stellten, dergestalt, daß Italien — abgesehen von Portugal — mit seiner Auswandererzahl der nächst stärksten englisch-irischen um fast 150 Prozent voraneilt. Bei diesen Auswanderern zeigt sich dann freilich, daß nicht deren Arbeitsunlust, sondern nur die unglücklichen Zustände, vor allem die Schäden der Latifundienwirtschaft, die Schuld an dem vorliegenden Jammer tragen, denn der italienische Arbeiter ist im Ausland betriebsam und sparsam, und zum Teil hilft er mit seinen Ersparnissen den Zurückgebliebenen, während zum anderen wieder seine Erfolge den Anlaß bieten, daß die Nachbarn ihm folgen und so den Abfluß notwendiger Arbeitskräfte noch weiter vermehren helfen.

In den internationalen Übersichten unseres statistischen Jahrbuches kann diesen örtlichen Unterschieden nicht Rechnung getragen werden, sie zeigen deshalb im Durchschnitt der Hektarerträge beispielsweise im Vergleich mit Deutschland ein ziemlich ungünstiges, aber eben in Berücksichtigung dieser Unterschiede ein falsches Bild. Wir lassen diese Ziffern gleichwohl zur Veranschaulichung hier folgen:

| 1913 | Weizen | Roggen | Gerste | Hafer | Kartoffeln |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland pro ha | 20,7 | 17,2 | 19,8 | 19,0 | 135,1 Dz. |
| Italien pro ha . . . | 12,2 | 11,4 | 9,4 | 12,2 | 61,5 „ |

Der Durchführung einer Verbesserung stehen freilich, abgesehen von den Besitzverhältnissen, noch andere Umstände im Wege, inbesondere die Wohnweise, indem die Bauern nicht in Einzelhöfen und Dörfern, sondern in den die Berggipfel krönenden Städtchen mit ihren engen und schmutzigen Gassen wohnen, wo die ungesunden Verhältnisse die Arbeitskraft schmälern, während sie bei den weiten Wegen zu ihren Feldern, bei denen sie noch ihre Geräte mit sich schleppen, schon ermüdet auf den Arbeitsstätten anlangen.

Die Erzeugnisse der Landwirtschaft reichen denn auch für die Ernährung der Bevölkerung nicht aus, es findet vielmehr, abgesehen von dem inneren Austausch, eine sehr beträchtliche Einfuhr an Weizen — in 1913 im Werte von 319,6 Millionen Mark — statt, obwohl Italien trotz seiner Seen, Berge und Sümpfe denjenigen europäischen Ländern zuzurechnen ist, die den größten Anteil der land- und forstwirtschaftlich genutzten Gebiete aufweisen. Abgesehen von Weizen ist indessen Italien in bezug auf seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse ein auch für das deutsche Interesse nicht unwichtiges Ausfuhrland. Bedeutungsvoll für den Ausfuhrhandel ist vor allem der Wein, doch verstehen die italienischen Weinbauern es noch immer nicht, einen Typwein auf den Markt zu bringen, so daß trotz des Vorkommens vorzüglicher Weine ein regelmäßiger Absatz sehr erschwert ist. Als in Frankreich die Reblaus die Weinberge verwüstete, ohne daß damals ein Weinanbau in Algier und Tunis Ersatz geliefert hätte, bewirkte die enorme Preissteigerung eine übertrieben lebhafte Ausdehnung der Weinberge, deren Ertrag bald den Bedarf dergestalt überstieg, daß es sich kaum mehr lohnte, die für die Lagerung erforderlichen Fässer zu beschaffen, während gleichzeitig infolge der sinkenden Preise die sorgfältige Behandlung nachließ, so daß eine gute Weinernte geradezu zur Kalamität wurde. In Deutschland erfreut sich demgemäß der italienische Wein als solcher noch immer keiner besonderen Beliebtheit, und die Ausfuhr in unser Zollgebiet nimmt trotz allmählichen Ansteigens des Verbrauchs nur etwa 10 Prozent der Gesamtausfuhr in Anspruch, während beispielsweise mehr als 25 Prozent ihren Weg nach Südamerika und den Vereinigten Staaten finden.

Auf den Wein folgen Obst und Südfrüchte, aber wer in Italien reiste, wird sich mit Schrecken der Enttäuschung erinnern, die ihm die so prächtig aussehenden Pfirsiche bereiteten.. Auch für den Obstbau wären in bezug auf die Besserung der Arten durchgreifende Reformen nötig, und man dürfte die Bäume nicht mehr wie bisher auf den Feldern sich selbst überlassen, wo sie nur minderwertige Früchte zu liefern imstande sind. In bezug auf die Orangen wird die italienische Ernte von Spanien und Portugal bei weitem überflügelt, während diesem Lande bezüglich des Anbaus und der Ausfuhr der Zitronen eine allen Wettbewerb weit überragende Bedeutung zukommt. Die Zitronen sind über ganz Italien einschließlich der Inseln verbreitet, demgemäß verteilt sich auch die Ernte über einen weit ausgedehnten Zeitraum, so daß die Ausfuhr das ganze Jahr hindurch anhält. Bemerkenswert ist, daß die Kisten für den Versand der Zitronen in der Hauptsache in den Vereinigten Staaten hergestellt werden, wo sie die Grundlage einer beträchtlichen Industrie ausmachen.

Neben Wein und Obst ist schließlich das Olivenöl zu nennen, das meist in Süd- und Mittelitalien erzeugt wird, wo der Olivenbaum als eine Nebenausnutzung der Felder sich vorfindet. Trotz erheblicher Steigerung der Anbaufläche ist der Ertrag seit 30 Jahren fast der gleiche geblieben, weil das oft verheerende Auftreten der Ölfliege der Ernte Jahr für Jahr schweren Abbruch tut.

Neben diesen Haupterzeugnissen liefert die italienische Landwirtschaft Hanf, Zuckerrüben, deren Anbau in der Zunahme begriffen ist, Tabak, Kastanien, Blumen und vor allem Gemüse in beträchtlichen Mengen. Deutschland gehört keineswegs zu den Hauptabnehmern Italiens, um so mehr sind die deutschen Einfuhrziffern geeignet, ein Bild von der Größe des Umsatzes und dem auf diesem Wege der italienischen Volkswirtschaft zufließenden Nutzen zu geben. Die deutsche Einfuhr stellte sich für 1913, das letzte Jahr, das für

unsere dorthin gerichteten Handelsbeziehungen in Betracht kommt, an

| | | | |
|---|---|---|---|
| Blumenkohl | auf . . . . . | 2 284 000 | M. |
| Gurken | „ . . . . . | 1 100 000 | „ |
| Blumen | „ . . . . . | 3 894 000 | „ |
| Weinbeeren | „ . . . . . | 6 655 000 | „ |
| Weintrauben | „ . . . . . | 2 608 000 | „ |
| Haselnüssen | „ . . . . . | 3 702 000 | „ |
| Äpfeln | „ . . . . . | 7 562 000 | „ |
| Birnen | „ . . . . . | 1 447 000 | „ |
| Kirschen | „ . . . . . | 2 256 000 | „ |
| Apfelsinen | „ . . . . . | 3 429 000 | „ |
| Zitronen | „ . . . . . | 7 680 000 | „ |
| Mandeln | „ . . . . . | 11 745 000 | „ |

Wenn wir erwägen, daß wir während der ganzen Kriegsdauer ohne diese Einfuhren haben auskommen müssen, so wird es angezeigt sein, darauf hinzuweisen, daß in bezug auf Gemüse jedenfalls Bulgarien sehr bald, wenn dem entsprechenden Handel freie Bahn gelassen wird, an die Stelle unseres ungetreuen Nachbarn treten wird, während für den Obstbedarf der Gartendirektor Jansen im Weltwirtschaftlichen Archiv des Professor Harms wahrscheinlich den Meisten etwas völlig Neues gesagt hat, indem er den Nachweis erbrachte, daß die deutsche Obstbaumzucht durchaus in der Lage ist, jeder Nachfrage zu genügen, so daß wir auf eine Einfuhr vollkommen verzichten könnten. Nur die Gewohnheit des Handels, der nur bekannte Sorten wie Gravensteiner und Calvillen auf den Markt bringt, und die mangelhafte Organisation tragen die Schuld, wenn die großen Mengen der bäuerlichen Obsterzeugung den städtischen Verbrauch nicht erreichen, so daß wir gewohnt waren, bei den Äpfeln die kaum sehr hochwertigen Amerikaner als eine notwendige Ergänzung für den Weihnachtstisch zu betrachten.

Von der Landwirtschaft zur Industrie leitet uns die Seidenraupenzucht. In dem Ertrag der Rohseidenernte wird Italien mit rund 40 000 Doppelzentnern im Durchschnitt der letzten statistisch erfaßten Jahre nur von China und Japan übertroffen, während allerdings die Seidenindustrie noch höhere Ansprüche stellt und einen Einfuhrzuschuß im Werte von fast 100 Millionen Mark erfordert. Die Zucht der Seidenraupe hat ihren Hauptsitz in der Po-Ebene, wo dementsprechend auch die bedeutendsten Anpflanzungen der Maulbeerbäume sich vorfinden. Die Seidenkultur reicht bis in das dreizehnte Jahrhundert zurück und nahm in Bologna, Florenz, Venedig und Modena vom 14. bis 16. Jahrhundert ihren bedeutendsten Aufschwung. Mit rund 8,7 Millionen Quintal im Jahre 1909 nehmen Piemont, die Lombardei und Venetien 80 Prozent der Gesamtproduktion an Maulbeerblättern mit 38,5 Millionen Kilogramm, an Kokons 76 Prozent der gesamten Seidenerzeugung für sich in Anspruch. Die Stellung der italienischen Seidenerzeugung in Europa mögen die entsprechenden Ziffern erläutern:

| Es lieferten an | Kokons 1908 | kg 1909 |
|---|---|---|
| Italien . . . . . | 53 193 000 | 50 760 000 |
| Frankreich . . . | 8 409 000 | 8 546 000 |
| Spanien . . . . . | 1 015 000 | 1 145 000 |
| Österreich . . . | 2 263 000 | 2 447 000 |
| Ungarn . . . . . | 1 698 000 | 2 050 000 |

Die Zucht der Seidenraupe bildet in Piemont ein allgemeines häusliches Gewerbe, in der Romagna, Emilia, Umbrien und Toskana gehört die Kokonzucht zur hergebrachten Überlieferung, während die von den südlichen Provinzen gelieferten Proben darauf hinweisen, daß sich hier ein vermehrter Anbau als sehr lohnend erweisen würde. Auch die Seide Siziliens ist berühmt durch Glanz und Feinheit, während die Zucht in Sardinien in Verfall geraten ist. Der Einfuhrbedarf im Jahre würde sich durch schärfere Heranziehung des Südens wahrscheinlich entbehrlich machen lassen.

Die Seidenindustrie ist von ihren Ursprungsgebieten in Florenz, Lucca, Genua und Venedig allmählich auch nach Bologna, Verona, Padua, Vizenza und Bergamo verpflanzt worden, aus Italien fand sie später ihren Weg nach Frankreich. Die Zahl der Fabriken, die 1876 sich auf 3829 bezifferte, hatte sich 1903 auf 2162 vermindert, während die Arbeiterzahl sich ungefähr gleichgeblieben ist und die Zahl der Spindeln nur um ein geringes abnahm. Unter den Arbeitern überwiegt die Zahl der Frauen und Mädchen die der Männer bei weitem. Das Verhältnis stellt sich nahezu wie 1 : 9 und ist danach für diese Industrie noch ungünstiger wie die Verhältniszahl in dem sonst bei weitem am schlechtesten stehenden Japan. Die Frauen werden in überwiegender Zahl bei der Haspelung und Zwirnung beschäftigt. Das Stehenbleiben, wenn nicht gar der Rückgang der Seidenindustrie, ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß noch immer kleinere Unternehmungen mit geringem Kapital in diesem Wirtschaftszweige arbeiten, die es nicht verstehen, sich den Bedürfnissen des großen Marktes anzupassen, während namentlich Japan in zielbewußter Pflege der Seidenkultur mit mächtigen Schritten vorwärts strebt; schädlich erweist sich hier auch das Fehlen von Färbereien und Druckereien, denn fast das ganze Erzeugnis der italienischen Webereien muß zur letzten Verarbeitung nach Lyon und Basel versendet werden. Als Abnehmer von Seide tritt Deutschland mit einem Wertbetrage von 120 Millionen Mark auf, es nimmt damit mehr als ein Drittel der gesamten Ausfuhr Italiens für sich in Anspruch, und dieses lieferte uns über zwei Drittel unserer gesamten Einfuhrmenge an Rohseide.

Neben der Seidenindustrie befindet sich das Webwarengewerbe Italiens in keiner besonders günstigen Lage. Die Erzeugung ist so groß geworden, daß das eigene Land sie nicht mehr aufzunehmen vermag, die erzeugten groben und billigen Waren haben aber auf dem Weltmarkt einen schweren Stand, und die vorgenommenen Vergrößerungen der Fabrikanlagen bei gleichzeitiger Einführung verbesserter Maschinen haben doch die Wirtschaftlichkeit der Betriebe nicht zu steigern vermocht; mit rund 480 000 Arbeits-

kräften nimmt die gesamte Textilindustrie rund 12 Prozent der in Industrie und Bergbau gewerblich Tätigen für sich in Anspruch; die Zahl der Baumwollspindeln stellte sich mit 4,6 Millionen ungefähr gleich der österreichischen Spindelzahl und auf etwa 40 Prozent der deutschen Spindeln.

Einer kräftigen Entwicklung der Industrie stehen in Italien bekanntlich der fast gänzliche Mangel an Kohle und die geringen Lager an Erzen im Wege, die eine kostspielige Einfuhr aus dem Auslande notwendig machen. Die Notlage der italienischen gewerblichen Tätigkeit, die durch das Ausbleiben der Kohlenzufuhr während des Krieges hervorgerufen wurde, ist in zu frischer Erinnerung, als daß sie noch besonderer Erläuterung bedürftig erschiene. Italien bezog aus Deutschland neben Roheisen, Stahl und Schrott im Werte von rund 10,5 Millionen Mark an Fertigwaren der Eisenindustrie als Trägern, Blechen, Formeisen, Röhren, Schienen, Werkzeug und Hausgerät sowie sonstigen Schmiedewaren im Werte von rund 42 Millionen Mark. Schwierigkeiten bereiten auch der Mangel an Kapital, die Unfähigkeit der italienischen Industrie, leistungsfähige Maschinen auf den Markt zu bringen und die ungenügende Organisation der Arbeiterschaft sowie endlich die Kostspieligkeit der Bahntransporte, die durch die Ausdehnung des Seeverkehrs nicht ausgeglichen werden kann.

Auf der anderen Seite hat in der Inanspruchnahme der Wasserkräfte für die Erzeugung elektrischer Energie der italienische Gewerbefleiß eine erhebliche Unterstützung, die im Laufe der Zeit eine immer größere Bedeutung gewinnen dürfte. Auch hier hat der Norden einen erheblichen Vorsprung vor dem Süden, wo die Wildwasser nur Schaden anrichten, während von der Anlage von Staubecken und den notwendigen Regulierungen die hohen Kosten abschrecken. Bis jetzt werden in Italien rund 900 000 Pferdekräfte an elektrischer Kraft erzeugt, während nach amtlicher Schätzung die ausnutzbaren Wasserläufe zur Hervorbringung von 5,5 Millionen PS. genügen würden. Piemont und die Lombardei nehmen von der vorhandenen Kraft mehr als die Hälfte für sich in Anspruch.

Die Eisenindustrie ist zwar, wie die angeführten deutschen Ziffern ergeben, noch keineswegs vom Auslande unabhängig, doch hat sie seit 1900 rapide Fortschritte zu verzeichnen. Hochöfen finden sich vor allem auf Elba, in Piomlino und Portoferraio, die Eisenwerke sind zumeist in der Lombardei, in Piemont und Ligurien tätig, während in Neapel ein großes Werk durch staatliche Unterstützung ins Leben gerufen ist. An sonstigen Industrien sind zu nennen die Hut- und Bastflechterei, die Papierindustrie, die hauptsächlich auf der elektrischen Kraft beruht, daneben Brauerei, Zündholzfabrikation, Zuckererzeugung und in neuerer Zeit das Anwachsen chemischer Fabriken. Viel zu wünschen läßt noch immer die soziale Fürsorge übrig, doch haben die Arbeiter durch Selbsthilfe in ihren Organisationen einen Ausgleich geschaffen, und Streiks und Auswanderung taten ein übriges, um die Lage der Arbeiter, vor allem auch in der Landwirtschaft, zu verbessern.

Noch ist es erforderlich, einen Blick auf den italienischen Bergbau zu werfen, der abgesehen von der altberühmten Ausnutzung der Marmorbrüche hauptsächlich Schwefel, daneben aber auch nicht unbeträchtliche Mengen an Kupfer, Blei, Zink, Quecksilber und Asphalt liefert. An Schwefel hat Italien heut noch trotz nachhaltigen amerikanischen Wettbewerbes die führende Stellung auf dem Weltmarkt, doch wird sich diese bei der Rückständigkeit der Förderungsweise auf die Dauer kaum aufrecht erhalten lassen, die das Erzeugnis im Vergleich zu dem amerikanischen unverhältnismäßig verteuert.

Italiens langgestreckte Küsten bringen eine erhebliche Entwicklung der Seefischerei mit sich, die abgesehen von der Versorgung des inländischen Marktes mit Fischen aller Art, namentlich mit ihren Schwämmen auf dem Weltmarkt einen beachtenswerten Platz einnimmt. Der im Jonischen Meer gefangene Tunfisch liefert erhebliche Mengen von Fleisch, das in Büchsen und Fässern zum Versand kommt. Der Tran dieser Fische und die zur Düngung verwendeten Abfälle liefern ein wertvolles Nebenprodukt. Auch hier aber ist eine gewisse Rückständigkeit zu verzeichnen, da der Fang nur von der Küste aus oder mit kleinsten Barken betrieben wird, während für die Hochseefischerei nur etwa ein Fünftel des in dem Gewerbe im ganzen tätigen Schiffsraumes Verwendung findet. In gleicher Weise bewegt sich auch der Schiffbau nicht auf fortschreitender Bahn, und mußte durch eine stark entwickelte Prämienwirtschaft gefördert werden. Zwar ist auch hier ein starker Rückgang der Segler im Vergleich zu den Dampfern zu verzeichnen, doch überwiegen die ersteren noch immer in der Küstenschiffahrt, in der mehr als 4000 Fahrzeuge eine Wasserverdrängung von weniger als 100 Tonnen aufweisen, während der Gesamtverkehr in hohem Maße auf die Hilfe des Auslandes angewiesen ist. Im Verkehr Italiens mit dem Auslande überwiegen die fremden Flaggen in der Tonnenzahl die italienische nahezu um das Dreifache, und die hohen Herstellungskosten italienischer Schiffsbauten wie auch die durch das ausländische Brennmaterial bedingten hohen Transportkosten lassen nicht erwarten, daß die Abhängigkeit vom Ausland in absehbarer Zeit ein Ende finden wird.

Deutschlands Handel belief sich in der Ein- und Ausfuhr für die Jahre

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1910 | auf | 598,1 | Mill. Mark |
| 1911 | „ | 632,8 | „ „ |
| 1912 | „ | 705,8 | „ „ |
| 1913 | „ | 711,0 | „ „ |

Er erstreckte sich in der Einfuhr, abgesehen von 98—111 Millionen für Seide, hauptsächlich auf Obst und Gemüse, Wein, Hanf, Felle, Asphalt und Bimsstein, in der Ausfuhr auf Kohle, auf Erzeugnisse der Eisenindustrie, auf Farben und sonstige Chemikalien, auf elektrische Vorrichtungen, Ma-

schinen und Instrumente, doch steht dieser durch den Krieg lahmgelegte Handel für den italienischen Warenverkehr in seiner Gesamtheit nicht an erster Stelle, sein Schwerpunkt liegt vielmehr im Mittelmeer, und auf die Förderung dieser Beziehungen war die italienische Handelspolitik seit der Einigung des Königreiches in erster Linie gerichtet; er läßt sich, alle Richtungen der Zu- und Ausströmungen zusammengefaßt, auf rund 1200 Millionen Mark schätzen, wozu dann noch England mit rund 840 Millionen, die Vereinigten Staaten mit 400 Millionen, Rußland mit 240 Millionen, Britisch-Indien mit 160 Millionen, Argentinien mit 120 Millionen, Brasilien mit 60 Millionen, China und Japan mit zusammen 75 Millionen und zahlreiche andere Staaten mit größeren oder geringeren Ziffern treten.

Unter den Mittelmeerstaaten steht Frankreich mit 410 Millionen Mark in der Ein- und Ausfuhr an erster Stelle. Sein Einfuhrhandel aus Italien bezog sich im Jahre 1910

| | | | |
|---|---|---|---|
| in Wein auf rund | 1,6 | Mill. | Mark |
| in Oliven und anderem Öl auf | 6,8 | „ | „ |
| in Seide, roh und gewebt auf | 50,0 | „ | „ |
| in Fellen und Häuten auf | 8,0 | „ | „ |
| in Schwefel auf | 7,2 | „ | „ |
| in Zink auf | 4,0 | „ | „ |
| in Hanf auf | 7,2 | „ | „ |
| in Nahrungsmitteln aller Art usw. auf | 24,0 | „ | „ |

während es an Ausfuhrgut dort lieferte

| | | | |
|---|---|---|---|
| Spiritus, Getränke und Öl im Werte von | 12 | Mill. | Mark |
| Chemische Produkte, Medizin und Parfüms im Werte von | 16 | „ | „ |
| Wolle und Roßhaar im Werte von | 40 | „ | „ |
| Kokons und Seide im Werte von | 48 | „ | „ |
| Minerale und Metalle im Werte von | 40 | „ | „ |
| Steine und Erden im Werte von | 16 | „ | „ |
| Tiere und mineralische Produkte im Werte von | 44 | „ | „ |
| Felle im Werte von | 13 | „ | „ |

In seiner Einfuhr nach Frankreich hat Italien mit dem immer mehr anwachsenden Wettbewerb der französischen Kolonien von Algier und Tunis zu kämpfen; ebenso ist Spanien in steigendem Maße bemüht, sich den französischen Markt dienstbar zu machen. Die französische Gemüsezucht steht auf einer wesentlich höheren Stufe als die italienische, so daß hier Italiens Zufuhr nur eine untergeordnete Rolle spielt; gleiches gilt für die Blumenzucht, während als Lieferant von Reis Italien gegenüber Indien und dem übrigen Orient zurücktritt. Im Handel mit Fertigfabrikaten kann sich Frankreich mit Deutschland nicht entfernt in Vergleich stellen, während für Italien die Übernahme von Rohmaterialien von Frankreich die Abgabe von Fabrikaten bei weitem überwiegt, insbesondere gilt dies für seidene Gewebe, wobei wir daran erinnern, daß Italien seine nahezu fertigen Rohseiden an Frankreich abgibt, um sie von dort teilweise verarbeitet zurückzuempfangen. Auf Frankreich folgt mit nicht allzu sehr abweichenden, aber doch erheblich hinter den deutschen zurückstehenden Ziffern Österreich-Ungarn. Hier sind in der Einfuhr nach Österreich beteiligt für 1910

| | | | |
|---|---|---|---|
| Korn, Mehl, Zigarren und pflanzliche Erzeugnisse mit | 150 | Mill. | Mark |
| Tiere und tierische Erzeugnisse mit | 17 | „ | „ |
| Kokons und Seide mit | 20 | „ | „ |
| Spiritus, Getreide und Öl mit | 4,8 | „ | „ |
| Chemische und medizinische Erzeugnisse, Parfüms mit | 4 | „ | „ |
| Hanf, Flachs und andere Spinnstoffe mit | 6 | „ | „ |
| Steine und Erden mit | 7 | „ | „ |

und es stellen sich

| | | | |
|---|---|---|---|
| die Rohprodukte für dieses Jahr insgesamt auf | 25 | Mill. | Mark |
| die Halbfabrikate auf | 26,5 | „ | „ |
| die Fertigfabrikate auf | 22,5 | „ | „ |
| die Lebensmittel und Tiere auf | 56 | „ | „ |

Anderseits bezog Italien von Österreich

| | | | |
|---|---|---|---|
| an Spiritus, Getreide und Öl im Werte von | 8 | Mill. | Mark |
| Chemische und medizinische Produkte im Werte von | 5,6 | „ | „ |
| Kokons und Seide im Werte von | 12 | „ | „ |
| Holz und Stroh im Werte von | 95 | „ | „ |
| Minerale und Metalle im Werte von | 22 | „ | „ |
| Nahrungsmittel im Werte von | 8 | „ | „ |
| Tiere und deren Erzeugnisse im Werte von | 32 | „ | „ |

oder an

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rohprodukten für die Industrie für | 112 | Mill. | Mark |
| Halbfabrikate für | 32 | „ | „ |
| Fabrikate für | 44 | „ | „ |
| Lebensmittel und Tiere für | 40 | „ | „ |

Der Holzexport stellt hierbei den bedeutendsten Handelszweig dar. Die Hölzer sind zumeist Sägewaren, einschließlich der Bretter und Brettchen für Verpackungszwecke, andere Mengen finden in der Papierfabrikation und zu Streichhölzern, nur geringere Teile als Brennholz Verwendung. Für die Kistenfabrikation hat sich, wie bereits erwähnt, Amerika in hohem Maße in diesen Handel eingedrängt, so daß in dieser Hinsicht ein starker Rückgang der österreichischen Einfuhr zu verzeichnen ist.

Wir sehen davon ab, die übrigen Mittelmeerstaaten des Süd- wie des Nordrandes im einzelnen zu verfolgen, und werfen noch einmal einen Blick auf den deutschen Handel. Wenn auch dieser nach Art und Menge dem verschiedenen Kulturstand beider Länder sowie ihren Bedürfnissen bestens angepaßt war und Italien weit mehr als der Nehmende denn als Gebender in die Erscheinung trat, so sind doch unsere ungetreuen Bundesgenossen nach englischem Vorbild nachhaltig bestrebt gewesen, dem deutschen Handel und seinen Pflanzstätten auf italienischem Boden so sehr als nur möglich Abbruch zu tun, anscheinend ohne sich zunächst allzuviele Gedanken darüber zu machen, was wohl für die verbleibenden Bedürfnisse an die Stelle der von Deutschland getroffenen Fürsorge treten könnte. Wie in England richtete sich eine deutschfeindliche Bewegung gegen alle vorhandenen deutschen Beziehungen. Gegen die deutschen Firmen wurde von der Presse wie auch vom Publikum mit einer energischen und erfolgreichen Hetze vorgegangen, in Mailand wurden beispielsweise deutsche Läden geplündert

und die Geschäftsstellen deutscher Firmen zerstört, die italienischen Angestellten verweigerten die Arbeit, die deutschen wurden vertrieben. Die in italienischen Häfen liegenden deutschen Schiffe mit ihren Ladungen wurden beschlagnahmt, die Abwicklung der Geschäfte durch Zahlungsverbote verhindert. Zwangsverwaltungen wurden eingesetzt, die Erträgnisse als Pfand für die Kriegsschäden zur öffentlichen Kasse abgeführt, und wenn auch das System der schwarzen Listen nicht formell zur Anwendung kam, so geschah doch alles, um das Deutschtum in Handel und Wandel nach Möglichkeit zu schädigen, und die Aussichten, daß ein Deutscher vor italienischen Gerichten Rechtsschutz fände, erscheinen nach sachkundigem Urteil nur sehr gering.

Wie in den übrigen Ententeländern fehlte es auch in Italien nicht an Anregungen und Bestrebungen, das eigene Wirtschaftsleben zu fördern und solcherweise von dem „deutschen Joche" frei zu machen. Hierher gehören, abgesehen von dem Vorgehen der Interessenverbände und der Regierung, bei dieser z. B. auf dem Gebiet des Zollwesens und des Fachunterrichts, die Tätigkeit der Reedereien, die mit erheblichem Kapitalaufwand den Bau einer großen Dampferflotte nach Möglichkeit fördern wollen. Das Berg- und Hüttenwesen suchte, abgesehen von dem Ausbau der eigenen schwachen Hilfskräfte vermehrte Anlehnung an England; in der Kupferindustrie ist beispielsweise eine Gründung unter französischer Mitwirkung zu verzeichnen, Versuche wurden gemacht in der Verhüttung von Zink. Hohe Ansprüche stellte auch hier die Anfertigung der Munition, nicht zu unterschätzende Fortschritte machte die Automobilindustrie, ebenso wurde in der Elektroindustrie mit Nachdruck auf eine Nationalisierung hingearbeitet, und der Erfolg war bisher, soweit sich dies unter den Kriegsläuften beurteilen läßt, kein ungünstiger.

Besonders schwer wurde von der italienischen Industrie die Abhängigkeit von Deutschlands Farbwaren und den sonstigen Erzeugnissen der chemischen Industrie empfunden, und um so energischer war der Ruf, sich in dieser Beziehung von der deutschen Vormundschaft freizumachen. Wenn auch zunächst hohe Anlagekosten, Mangel an Rohstoffen und das Fehlen des technischen Personals den Anfang zu einem schweren machten, so scheint doch, zumal das Kapital nicht scheute, sich einzusetzen, der Erfolg auf diesem Gebiete nicht unbefriedigend und wir werden abzuwarten haben, inwieweit ihm nach Wiederkehr geordneter Verhältnisse ein Bestand beschieden sein wird.

Für Deutschland liegt die Sache so, daß nach der Verselbständigung der russischen Randstaaten, und bei den günstigen Aussichten für den Balkan wie für die Türkei, wir auf den Handel mit Italien jedenfalls leichter verzichten können, als dies, wenn nicht den Verhältnissen ein unnatürlicher Zwang angetan werden soll, für Italien der Fall sein würde; wir werden der Entwicklung der Dinge jedenfalls mit Ruhe entgegensehen können. Es sei anerkannt, daß Italien ernstlich bestrebt gewesen ist, die Fesseln abzustreifen, die seinem Wirtschaftsleben aus den Zeiten politischer Zerrissenheit anhafteten. Indem es sich die Kriegsgelegenheiten und Notwendigkeiten zunutze machte, tat es nichts anderes als die Bundesgenossen, denen es, uns die Treue brechend, sich anschloß. Aber es war dieselbe nur noch gefährlich gesteigerte Großmannssucht, die es in das Abenteuer von Tripolis und jetzt im Weltkrieg an die Seite unserer Gegner trieb.

Frankreich blutet aus tausend Wunden, es wird auf Menschenalter hinaus nicht in der Lage sein, Italien wirtschaftlich zu stützen, England hat noch nie einem gewesenen Kriegskameraden die Treue gehalten; in den Grundfesten seines eigenen Wirtschaftslebens erschüttert, hat es nicht den mindesten Anlaß, Italien gegenüber etwas anderes als nur seine eigenen Interessen wahrzunehmen, das Gleiche gilt für die Vereinigten Staaten, denen höchstens wie bisher die unwissenden Süditaliener in der „Hölle ohne Deckel" von Pittsburg willkommen sein werden. Italien selbst hat an Gut und Blut schwer gelitten, und wird auf lange hinaus damit zu tun haben, seine Wunden zu heilen, und auch nur den früheren Bestand seiner wirtschaftlichen Entwicklung wieder zu gewinnen. So mag wohl der betriebsame Piemontese mit Recht sich fragen, ob er nicht mit der Verzogna süditalienischer Liederlichkeit und Gewissenlosigkeit eine allzu schwere Last auf seine Schultern geladen hat, und nicht ganz ohne Genugtuung vernehmen wir die Zweifel, ob nicht die Treibhausentwicklung des Krieges beim Eintritt geordneter Zustände eine schwere Krisis des italienischen Wirtschaftslebens und seiner Stellung auf dem Weltmarkt nach sich ziehen wird.

———

**Hauptsächlichste Quelle der vorstehenden Erörterungen:** Dr. Robert Züblin, Die Handelsbeziehungen Italiens vornehmlich zu den Mittelmeerländern. Probleme der Weltwirtschaft. Nr. 16 der Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms. Verlag von Gustav Fischer, Jena.

———

## Die Leipziger Mustermessen im Krieg und Frieden.

Von B. Romm, Berlin-Charlottenburg.

Zu einer Zeit, in der Engländer, Franzosen und auch Neutrale so erhebliche Anstrengungen machen, der Leipziger Messe Abbruch zu tun — ihrem Prinzip getreu, den deutschen Handel zu vernichten — dürfte einiges über die Entstehung, Entwicklung und Organisation der Leipziger Messe an dieser Stelle ganz besonders interessieren. Es soll aber auch weiter bewiesen werden, daß eine so historische Stätte und eine so gewaltige Organisation sich nicht von heute auf morgen aufbauen läßt, und daß alle Versuche, den Leipziger Messen Konkurrenz zu machen, von vornherein scheitern müssen.

Die Leipziger Messe beruht bekanntlich auf alten Traditionen, denn schon 1170 hatte Leipzig Jahrmärkte, die zu Jubilate und Michaelis abgehalten wurden und bereits anno 1268 waren Messen vorhanden.

In den Jahren 1466, 1497 und 1507 wurde Leipzig vom Kaiser die Privilegien aller drei Leipziger Messen verliehen. Durch sie wurde der Stadt ihr Niederlags- und Stapelrecht bestätigt und bestimmt, es soll „nun hinfüro kein Jahrmarkt, Messe oder Niederlage inner 15 Meilen gerings um die Stadt Leipzig aufgerichtet und gehalten werden".

Schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts war Leipzigs Sieg entschieden. Während die Bedeutung der anderen Messen immer mehr zurückging, hatte die Leipziger Messe geradezu einen internationalen Charakter angenommen. Kaufleute der ganzen alten Welt brachten Naturprodukte und gewerbliche Erzeugnisse der verschiedensten Art nach Leipzig, als dem bedeutendsten Stapel- und Umschlagplatze ganz Europas und führten die Erzeugnisse anderer Länder in ihre Heimat zurück.

Im 19. Jahrhundert vollzog sich unter dem Einfluß der verbesserten Verkehrsverhältnisse eine gewaltsame Wandlung der Messe.

Für Rohprodukte und Materialwaren verlor sie fast alle Bedeutung und nahm auch für Textilwaren an Wichtigkeit ab. Die Rauchwaren-, Borsten- und Ledermessen hielten sich, bald weniger, bald mehr, von dem Wandel der Zeiten begünstigt; auf dem Gebiete der keramischen und Glasindustrie, der Metall-, Galanterie- und Spielwaren sowie verwandter Erzeugnisse gelangte dagegen die Messe zu immer großzügigerer Entfaltung und verwandelte sich gleichzeitig von einer Warenmesse zu einer Mustermesse.

Völlig ihres früheren Charakters entkleidet wurde die Messe durch ihre Reorganisation im Jahre 1893, die mit dem Bau des ersten städtischen Kaufhauses 1895—96 und seiner Erweiterung 1899 vorläufigen Abschluß fand.

Die Engrosmesse wurde von der Kleinmesse getrennt, indem die Frühjahrs-Engrosmesse, sogenannte Ostervormesse, mit ihrem Beginn auf den ersten Montag im März verlegt wurde, während die Kleinmesse noch heute am Sonntag nach Ostern beginnt.

Die Herbst-Engrosmesse, Michaelismesse, beginnt zwar noch jetzt gleichzeitig mit der Kleinmesse am letzten Sonntag im August, beide sind aber räumlich volsltändig voneinander geschieden. Die Engrosmesse spielt sich in den Hauptgeschäftsstraßen der inneren Stadt ab, und zwar ausschließlich in eigens für diesen Zweck erbauten Meßpalästen, während die Kleinmesse und die Vergnügungsmesse vor einigen Jahren auf einen für diesen Zweck neu geschaffenen Meßplatz vor dem Frankfurter Tor verlegt worden ist.

Die Leipziger Messe in ihrer heutigen Form ist eine jährlich zweimal stattfindende Ausstellung von Industrieerzeugnissen verschiedenster Art, welche von mehr als 4000 Firmen, zumeist Fabrikanten Deutschlands und seiner Nachbarländer — bis vor dem Kriege sogar auch von überseeischen Firmen — beschickt wird.

Am besten wird die Entwicklung der Leipziger Messen in den letzten 15 Friedensjahren — 1898 bis 1913 — durch folgende Zahlen veranschaulicht:

Zur Frühjahrsmesse 1898 betrug die Zahl der Aussteller 1701, 1903: 2568, 1908: 3501, 1913: aber 4086 Firmen; in 15 Jahren hat sich demnach die Zahl der Ausstellerfirmen um 2385, also auf das 2,4 fache vermehrt.

Noch erheblich größer ist erfreulicherweise der Zuwachs der Einkäuferfirmen. Denn nur bei fortwährend steigendem Zustrom der Einkäuferschaft ist eine dauernde Vermehrung der Ausstellerfirmen denkbar.

Folgendes, vom Meßausschuß der Handelskammer herausgegebene Verzeichnis der auf den Leipziger Messen verkehrenden Einkäufer gibt hierzu den Kommentar, welcher für sich spricht:

| Herkunftsland | 1905/1906 | 1906/1907 | 1907/1908 | 1908/1909 | 1909/1910 | 1910/1911 | 1911/1912 | 1912/1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 7003 | 7558 | 8119 | 8383 | 8888 | 9367 | 10 043 | 10 475 |
| Österreich-Ungarn | 777 | 863 | 921 | 1052 | 1180 | 1252 | 1 332 | 1 446 |
| Großbritannien | 213 | 238 | 250 | 255 | 243 | 232 | 285 | 285 |
| Rußland | 127 | 139 | 150 | 167 | 175 | 221 | 264 | 273 |
| Dänemark | 131 | 158 | 189 | 185 | 186 | 194 | 218 | 226 |
| Frankreich | 133 | 145 | 164 | 169 | 175 | 172 | 200 | 192 |
| Niederlande und Luxemburg | 197 | 216 | 226 | 245 | 256 | 277 | 313 | 356 |
| Belgien | 85 | 88 | 99 | 95 | 102 | 108 | 120 | 136 |
| Schweden | 57 | 65 | 71 | 74 | 83 | 88 | 100 | 102 |
| Norwegen | 33 | 33 | 37 | 38 | 41 | 40 | 42 | 35 |
| Schweiz | 119 | 139 | 146 | 159 | 158 | 173 | 178 | 183 |
| Italien | 33 | 43 | 51 | 48 | 56 | 70 | 84 | 89 |
| Spanien und Portugal | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 14 | 24 |
| Balkanstaaten | 33 | 38 | 39 | 40 | 48 | 54 | 70 | 78 |
| Vereinigte Staaten | 105 | 104 | 96 | 90 | 80 | 73 | 69 | 70 |
| Uebriges Amerika | 35 | 33 | 33 | 30 | 30 | 22 | 41 | 25 |
| Asien | 10 | 10 | 7 | 7 | 6 | 1 | 2 | 9 |
| Afrika | 1 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 10 | 4 |
| Australien | 6 | 7 | 8 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| Zusammen | 9105 | 9886 | 10 618 | 11 054 | 11 722 | 12 359 | 13 387 | 14 810 |

Auf der letzten Friedensmesse, d. h. zur Ostermesse 1914, wurden 15 741 Einkäufer gezählt, während die Zahl der Aussteller rund 4000 Firmen betrug. Das sind Rekordziffern allerersten Ranges.

Zu den Zahlen über die Einkäuferschaft ist noch zu bemerken, daß diese bei dem beweglichen und daher sehr schwer zu erfassenden Einkäuferelement, im Gegensatz zu der seßhaften Ausstellerschaft, keineswegs als erschöpfend gelten können, sondern hinter der Wirklichkeit wesentlich zurückbleiben.

Der Weltkrieg ist natürlicherweise an Leipzig nicht spurlos vorübergegangen. Industrie und Handel stellten sich nach und nach gänzlich auf die Kriegswirtschaft ein und besonders die erstere war es, die mit Opferfreudigkeit und Entschlossenheit ihre ganze Kraft dem Vaterlande zur Verfügung stellte. Lähmend auf den Handel wirkte auch die ungewisse politische Lage; hinzu kamen noch die irrigen Vorstellungen über die Dauer des Krieges und die zahlreichen Kriegserklärungen an die Mittelmächte verwirrten vollends die Köpfe. So konnte die Herbstmesse 1914 natürlich auf keinerlei Bedeutung rechnen, aber sowohl der Rat der Stadt Leipzig, als auch der Meßausschuß der Handelskammer waren weit davon entfernt, etwa die Herbstmesse ausfallen zu lassen. Für diese Entschlossenheit und Zuversicht gebührt ihnen Dank.

Als sich etwas später jedoch die Verhältnisse besser übersehen ließen, deutsche Siege auf der Tagesordnung standen und deutsche Kraft die stärksten Festungen sprengen ließ, da begannen auch die deutsche Industrie und der Handel sich neu zu beleben. Diese wirtschaftliche Neubelebung kam natürlich zu allererst auf den Leipziger Messen zum Ausdruck, sie wurden wieder besser beschickt und auch die einheimischen wie neutralen Einkäufer stellten sich vertrauensvoll wieder ein.

Nach dem amtlichen Leipziger Meßadreßbuch der Handelskammer stellten aus:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zur | Ostermesse | 1915: 2092 | Ausstellerfirmen |
| „ | Herbstmesse | 1915: 1697 | „ |
| „ | Ostermesse | 1916: 2438 | „ |
| „ | Herbstmesse | 1916: 2549 | „ |
| „ | Ostermesse | 1917: 2510 | „ |
| „ | Herbstmesse | 1917: 2600 | „ |

Die sich in aufsteigender Linie bewegende Statistik der Aussteller muß unwillkürlich überraschen und mit besonders gemischten Gefühlen, vielleicht auch mit Respekt und Bewunderung wird manch feindlicher Blick daran haften bleiben.

Nun zur Organisation der Leipziger Mustermessen!

Mit der bei Neuordnung der Messen getroffenen Einrichtung, daß nicht mehr komplette Warenlager, sondern nur Musterkollektionen zur Messe gebracht werden sollen und mit der Errichtung des im Jahre 1893 erbauten städtischen Kaufhauses, wofür nahezu 80 Millionen aufgewendet wurden, waren der Messe die neuen Wege ihrer Entwicklung vorgezeichnet. Die Musterlager erforderten im Vergleich zu den Warenlagern viel geringeren Raum und waren deshalb leichter innerhalb der Häuser unterzubringen. Die Zusammenlegung derselben in einem großen, nur dem Zwecke der Messe dienenden Kaufhaus erwies sich als ganz besonders wertvoll, weil dadurch dem Einkäufer eine leichtere Übersicht über das Warenangebot ermöglicht wurde. Mit der zunehmenden Volkstümlichkeit der Leipziger Messen füllten sich bald alle Privathäuser in der Petersstraße, des Neumarkts, der Grimmaischen Straße und ihren Neben- und Parallelstraßen mit Musterlägern, doch immer mehr stellte sich das Bedürfnis heraus, diese in große Meßkaufhäuser zu vereinigen; denn wie die Erfahrung gelehrt hat, bildete den Hauptanziehungspunkt für alle eintreffenden Einkäufer offensichtlich das oben erwähnte städtische Kaufhaus.

So entstand auch bald, diesem Bedürfnis Rechnung tragen, als erstes mit Privatmitteln ins Leben gerufene Kaufhaus der „Reichshof", dessen Begründer inzwischen der Messe noch zwei andere mustergültige Heimstätten schuf.

Etwas später erfolgte auch die erste Zusammenlegung einer ganzen Meßbranche in eigenen Räumen; so begründete der Mitteldeutsche Papierindustrieverein die offizielle Papiermesse im „Großen Reiter", Petersstraße 44, die nach und nach alle 4 Geschosse dieses geräumigen Hauses mit Musterlägern füllte.

Ihrem Beispiel folgte die Kartonnagenindustrie, als sie sich zu einer gemeinschaftlichen Kartonnagenmesse zusammenschloß. Ihre Eröffnung fand zur Frühjahrsmesse 1910 im Meßpalast „Specks Hof" statt.

Sobald Um- und Neubauten größerer Geschäftshäuser in der Meßgegend nötig wurden, stellten die Leipziger Handelsfirmen gern die Obergeschosse ihrer Häuser der Messe zur Verfügung. Auf diese Weise entstanden die Meßkaufhäuser der Firma Mey & Edlich, das „Spielwarenhaus" und das „Linoleumhaus" am Neumarkt, „Mädlers Kaufhaus", der „Grönländer", „Kaufhaus Flora" und „Keysers Hof" in der Petersstraße, „Kaufhaus Monopol" an der Grimmaischen Straße, „Sieglitzens Hof" am Markt, das „Riquethaus" an der Reichsstraße, der „Goldene Hirsch" in der Petersstraße und das „Kofnigshaus" am Markt. Sie alle erfuhren gewaltige Umbauten, die von den alten Gebäuden beinahe nur die Umfassungsmauern übrig ließen, um in moderne Meßhäuser mit den erforderlichen einheitlichen Rundgängen durch die ganzen Meßgeschosse umgewandelt zu werden, so meldeten sich auch Ausstellerfirmen gleich in so großer Zahl, daß jedes neue Meßhaus schon bei seiner Eröffnung voll besetzt war.

Kein Wunder, daß unter so günstigen Aussichten einzelne Unternehmer den Mut fanden, Kaufhäuser allergrößten Stils ins Leben zu rufen. Es seien nur die Meßpaläste „Hansa" und „Dresdener Hof" des Herrn Richard Pudor, das „Zeisighaus" des Herrn Rudolf Fleischhauer, „Specks Hof" des Herrn Paul Schmutzler und die „Mädler-Passage" — „Auerbachs Hoff" — genannt, alles Gebäude, die auf das komfortabelste eingerichtet

sind und bis zu je 400 Musterläger in sich aufnehmen können.

In die Zeit des Entstehens dieser Meßpaläste fällt auch der Bau des zweiten städtischen Kaufhauses „Der Handelshof", der den großen Raum zwischen dem Naschmarkt und der Reichsstraße, der Grimmaischen Straße und dem Salzgäßchen ausfüllt und zur Herbstmesse im Jahre 1909 dem Verkehr übergeben wurde.

Die außerordentlichen Erfolge der Unternehmer ermutigten derart, daß die Meßpaläste schließlich wie Pilze aus der Erde schoßen. So haben beispielsweise zur Frühjahrs-Engrosmesse 1914 gleich drei neue Meßpaläste ihre Pforten geöffnet.

1. Der „Zentral-Meßpalast", an der Ecke der Grimmaischen Straße und Neumarkt, ein architektonisch wundervoller Bau, welcher selbstverständlich mit den neuesten Errungenschaften der Technik ausgestattet ist. Die Lage dieses Hauses ist derart hervorragend, daß sämtliche Räume bereits nach den Plänen vermietet werden konnten.

2. Das „Meßhaus Freyberg", Petersstraße 14/16, welches in vier Ausstellungsgeschossen zahlreiche Stände, Kojen und Zimmer enthält, und ebenfalls schon bei seiner Eröffnung mit einer stattlichen Ausstellerschar in den Meßverkehr eingreifen konnte. Durchbrüche verbinden das „Meßhaus Freyberg" mit dem benachbarten „Kaufhaus Mädler", wodurch ermöglicht wurde, daß hier der Einkäufer aus zahlreichen, verschiedenen Branchen angehörigen Musterlägern lohnende Arbeit findet.

Das 3. Meßkaufhaus, welches damals dem Verkehr übergeben wurde, ist das „Meßhaus National". Von alters her unter dem Namen „Café National" bekannt, ist das Haus nunmehr einem vollständigen Umbau unterzogen und außer dem Erdgeschoß gänzlich für Meßzwecke eingerichtet worden. Kein Neubau hätte hierfür geeigneter sein können.

Die gründliche Erneuerung der Meßpaläste „Reichshof" und „Hansa" sei nur nebenbei erwähnt.

Aber auch der Weltkrieg vermochte nicht, die Entstehung gleich zweier neuer Meßpaläste aufzuhalten und das darf als Zeugnis der unerschütterlichen Kraft und Stärke des deutschen Wirtschaftslebens nicht unterschätzt werden.

So öffnete zur vierten Leipziger Kriegsmesse der neue Meßpalast „Stenzlers Hof" in der Petersstraße seine Pforten; damals zeigte er sich seinen Beschauern im reichen Flaggenschmuck. Über dem Portal dieses stolzen Baues sieht man zwei Wahrzeichen des gegenwärtigen Krieges: ein Zeppelin-Luftschiff und ein U-Boot.

Der Wert des Hauses beträgt rund 5 Millionen Mark und vermag nahezu 450 Aussteller aufzunehmen.

Der zweite während des Krieges erbaute neue Meßpalast führte den Namen „Drei Könige" und liegt gegenüber von „Stenzlers Hof". Der architektonisch sehr schöne Bau trägt als Wahlspruch folgende bezeichnende Inschrift: „Auf Sieg vertraut, im Krieg erbaut."

Der Weltkrieg hat natürlicherweise in mancherlei Beziehung das äußere Bild der Leipziger Messen verändert. Wo z. B. eine Industrie aus Rohstoffmangel oder anderer Schwierigkeiten wegen zu versagen drohte, war sofort der unvermeidliche „Ersatz" zur Stelle. So entstanden eine ganze Reihe von „Ersatz-Industrien", die es wunderbar verstanden, sich auf der Messe mit Erfolg durchzusetzen und auch zu behaupten. Als ganz neue Erscheinung im Meßverkehr kam während des Krieges die Nahrungsmittelmesse hinzu, der ein eigener Meßpalast, das „Zeisighaus", eingeräumt wurde. Anfangs zwar mißtrauisch begrüßt, wußte sie doch bald mit ihren Suppen- und Saucenwürfeln, Gewürz-, Eier-, Tee- usw. „Ersatz" die Aufmerksamkeit großer Kreise auf sich zu lenken. Heute nimmt sie sogar einen sehr bedeutenden Platz im Meßgetriebe ein.

Als Textil- und Leder-Ersatz hat auch die Papierindustrie eine gewisse Bedeutung erlangt, die unter dem Namen „Papiermesse" in den bereits erwähnten Meßpalästen „Fleischhauer" und „Stenzlers Hof" untergebracht ist. Die zunehmende Papiernot läßt es allerdings fraglich erscheinen, ob diese neue Industrie sich wird auch fernerhin behaupten können.

Große Pläne hat man in bezug auf Schaffung einer selbständigen deutschen Mode. Die „kleine" Textilindustrie, wie Besätze, Spitzen und Stickereien usw. ist bereits erfolgreich zur Messe herangezogen worden, doch sollen auch Modevorführungen von der Bühne herab in großem Stile regelmäßig veranstaltet werden.

Der Warenhunger auf den Leipziger Kriegsmessen ist als ungeheuer groß zu bezeichnen. Den Fabrikanten wird die Ware förmlich aus den Händen gerissen. Die brennende Frage aller Einkäufer ist stets „Können Sie auch liefern"? Das muß als gutes Zeichen für die Zukunft angesehen werden, besonders in bezug auf die Drohungen unserer Feinde mit dem Wirtschaftskrieg. Man wird nach dem Kriege nicht lange nach dem Ursprung der Ware fragen, sondern einfach das und von dem kaufen, der etwas anzubieten hat. Leipzig gilt nach wie vor als der größte und vollkommenste organisierte Markt der Welt für den Geschäftsverkehr zwischen Handel und Industrie und dort werden auch in Zukunft die Kaufleute aller Herren Länder ihren Bedarf zu allererst zu decken suchen. Die Wichtigkeit der Leipziger Musterschau, dieser einzigartig in der Welt dastehenden Organisation des Absatzes haben unsere Feinde längst erkannt, doch sind alle ihre Versuche, etwas Ebenbürtiges zu schaffen, trotz riesenhafter Anstrengungen und Reklame mißlungen. In London hat man es auf noch nicht 300 Aussteller gebracht. Die in Lyon veranstaltete Messe hat ihren Höhepunkt mit 400 Ausstellern erreicht. Vom Jahrmarkt in Nishni-Nowgorod schon gar nicht zu reden. Die in Basel und Utrecht inszenierten Messen dienten reinen Landesinteressen; man sah vor Schaubuden Neugierige, aber keine ernsten Käufer. Wenn auch die

Welt in Flammen steht, immer fester und unerschütterlicher soll der gewaltige Bau der Leipziger Mustermessen gefügt werden, gleichsam als Schutz und Trutz vor jeglicher wirtschaftlichen Offensive. Zu diesem Zweck gleichsam ist vor einiger Zeit das „Meßamt für die Mustermessen in Leipzig" gegründet worden, dessen vornehmste Aufgabe die großzügige Propagierung des Meßgedankens im In- und Auslande ist; ferner will es aber auch die Leipziger Messen auf eine noch breitere organisatorische Grundlage stellen. Das neue Meßamt ist als selbständige, unabhängige, amtliche Behörde an Stelle des bisherigen Meßausschusses getreten und soll, kurz gesagt, alle Kraft, die auf die Hebung der Messen gerichtet ist, ständig zu fördern suchen. Dem aufmerksamen Beobachter wird die bisherige rührige Werbearbeit des Meßamts gewiß nicht entgangen sein, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß die ausgezeichneten Erfolge der letzten Kriegsmessen diesen Bemühungen zuzuschreiben sind. Ob es wohl noch Fabrikanten und Handelsfirmen geben mag, die den Wert der Leipziger Messen noch nicht richtig erkannt haben und abseits stehen? — es ist kaum anzunehmen. Die wenigen Zweifler mögen es sich jedoch gesagt sein lassen, daß die Leipziger Mustermessen den Markt darstellen, auf welchem das größte Geschäft mit den geringsten Mitteln in kürzester Zeit und auf engstem Raum gemacht wird. Noch mehr, sie sind das wirksamste Mittel, das der deutschen Industrie zur Förderung ihrer Ausfuhr zu Gebote steht.

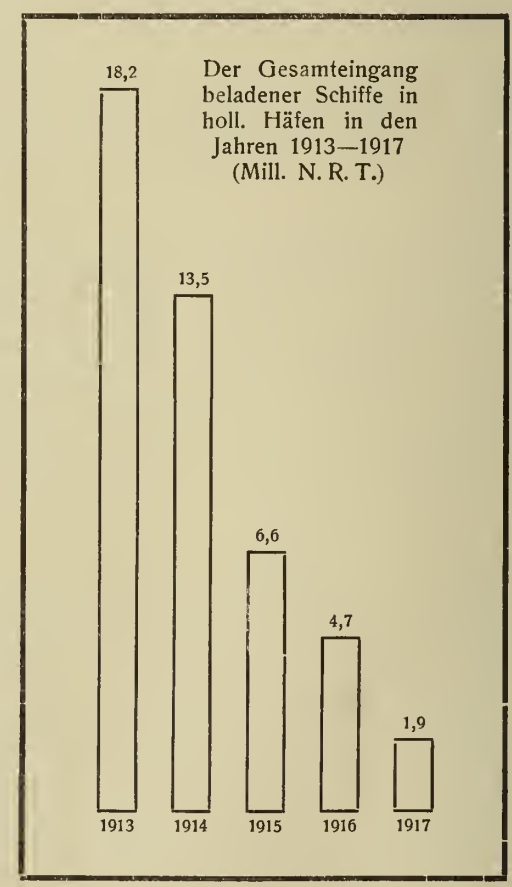
Wer den flotten, internationalen Betrieb auf der Leipziger Messe jemals mit angesehen hat, gleichviel ob im Krieg oder Frieden, der wird das Bild dieses modernen Jahrmarktes nie vergessen, aber er wird auch zu der Überzeugung gelangen, daß hier seine Firma aktiven Anteil nehmen muß, wenn sie eine Bedeutung auf dem Weltmarkt erlangen oder behaupten will.

---

## Die holländische Handelsschiffahrt in jüngster Zeit.

Von Dr. Oskar Wingen-Berlin.

Die wirtschaftlichen Nöte Hollands haben sich nach den sehr interessanten Mitteilungen des Jahresberichtes 1917 der Rotterdamer Handelskammer[1]) im Jahre 1917 gegenüber dem Vorjahre ganz erheblich gesteigert. Von ausschlaggebender Bedeutung ist hierbei der enorme Rückgang der holländischen Seeschiffahrt mit seinen einschneidenden Folgen für die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung und die Versorgung der Industrie mit den erforderlichen Rohstoffen gewesen, wie im folgenden an der Entwicklung der Verkehrsfrequenz des Rotterdamer Hafens, der 70 Prozent des gesamten holländischen Überseeverkehrs aufnimmt, gezeigt werden soll. Der gesamte eingehende Schiffsverkehr der holländischen Häfen — der ausgehende ist von nahezu gleichem Umfang — verminderte sich von 18 197 783 Nettotonnen im Jahre 1913 auf 1 858 951 im Berichtsjahre 1917! Dieser außerordentliche Rückgang im Seeverkehr, den die nachstehende graphische Darstellung noch anschaulicher vor Augen führt, ist auf zwei Ursachen, den deutschen unbeschränkten U-Boot-Krieg und den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg, zurückzuführen. Die Wirkung des Tauchbootkrieges läßt sich deutlich an der monatlichen Bewegung des Schiffsverkehrs in Rotterdam feststellen. Im Januar 1917 bezifferte sich der eingehende Schiffsraum auf 228 232 Nettotonnen, verringerte sich dann bis März auf 67 401 Nettotonnen, um infolge des Entgegenkommens der deutschen Regierung den Neutralen gegenüber bis zum Juni auf 202 270 Nettotonnen wieder anzusteigen. Die nunmehr erfolgende Festsetzung bestimmter Sperrgebiete läßt den Schiffsraum auf 84 924 Nettotonnen im Oktober und 91 643 Nettotonnen am Jahresende zurückgehen. Insgesamt beträgt der Rückgang des Jahres 1917 gegenüber 1916 1 852 586 Nettotonnen!




Dieser Tiefstand des holländischen Schiffsverkehrs ist seit 1865 nicht wieder erreicht worden; daß auch er noch überboten werden kann, zeigt die neueste Entwicklung der Maßregeln der Entente gegenüber den Neutralen, die neuerdings einen beträchtlichen Teil der holländischen Handelsflotte für ihre Zwecke beschlagnahmt hat.

[1]) Jaarverslag 1917.

Über die Verteilung des eingehenden Schiffsraumes auf die einzelnen Herkunftsländer gibt die folgende Tabelle 1 Aufschluß.

Tabelle 1.

**Der eingehende Rotterdamer Schiffsverkehr in den Jahren 1913, 1916 und 1917 nach Herkunftsländern.**

(Bruttoinhalt in Kubikmetern[2]).)

| Land | 1913 | 1916 | 1917 | Abnahme i. J. 1917 gegenüber d. Vorjahre |
|---|---|---|---|---|
| Frankreich . . . | 1 561 000 | 300 978 | 16 884 | 294 094 |
| Großbritannien u. Irland . . | 10 236 156 | 5 073 109 | 2 160 649 | 2 912 460 |
| Norwegen . . . | 3 669 027 | 446 610 | 64 877 | 381 733 |
| Portugal . . . . | 305 934 | 9 939 | 560 | 9 379 |
| Spanien . . . . . | 7 819 030 | 112 702 | 28 877 | 83 825 |
| Schweden . . . . | 2 753 544 | 563 418 | 345 637 | 217 781 |
| Niederl.-Indien . | 1 329 532 | 735 263 | 115 456 | 619 807 |
| Französ.-Afrika | 1 512 576 | 41 704 | 11 327 | 30 377 |
| Argentinien . . | 1 662 977 | 1 017 161 | 150 692 | 866 469 |
| Brasilien . . . . | 508 110 | — | — | — |
| Ver. Staaten . . | 8 193 150 | 6 207 941 | 2 716 782 | 3 491 159 |
| Sonst. Länder . | 5 438 617 | 569 997 | 430 481 | 139 516 |

In der Tabelle sind die Eingänge aus den Ländern der Zentralmächte und ihrer Verbündeten sowie aus Rußland, die 1917 nur verschwindend waren, und Rumänien in der Übersicht für das Jahr 1913, das hier zum Vergleich zwischen Kriegs- und Friedensverhältnissen herangezogen worden ist, fortgelassen worden. Die Rubrik „Sonstige Länder" umfaßt die Eingänge aus Belgien, Italien, Dänemark und einigen kleineren Herkunftsländern. Von dem Niveauunterschied der Jahre 1917 und 1913 brauchen keine Einzelheiten weiter gegeben zu werden, er ist so enorm und in die Augen springend, daß die Zahlen keiner Erörterung bedürfen. Von Interesse ist dagegen eine nähere Analysierung der Unterschiede der Jahre 1916 und 1917. Sie zeigt zur Evidenz, daß der Rückgang der holländischen Seeverbindung mit den benachbarten und überseeischen Ländern unaufhaltsam und außerordentlich gewesen ist. Die beiden bemerkenswertesten Zahlen sind wohl diejenigen über die Abnahme des Überseeverkehrs zwischen dem Mutterland und seinen Kolonien und zwischen dem Getreideimportland und seinem wichtigsten Produzenten, d. h. zwischen Holland und Argentinien. Aber auch sonst bietet diese Übersicht ein interessantes Bild der stattgehabten Veränderungen. Am bedeutendsten ist der Ausfall an Schiffsraum auf dem Seeweg Holland—Nordamerika, ihm schließt sich derjenige zwischen Großbritannien und den Generalstaaten an. Diese Verdünnung der einzelnen Verkehrsstränge gibt am besten und eindruckvollsten Auskunft über die zunehmende Erschwerung des niederländischen Wirtschaftslebens, die den neutralen Staat allmählich in eine stärkere Bedrängnis bringt, als sie sich bei den Kriegführenden findet.

Faßt man die einzelnen Ländergruppen zu Kontinenten zusammen, so ergibt sich folgende Übersicht über die Seeverbindung Hollands mit den einzelnen Erdteilen:

[2]) 2,83 cbm = 1 Tonne.

Tabelle 2.

**Der eingehende Rotterdamer Schiffsverkehr in den Jahren 1913, 1916 und 1917 nach einzelnen Erdteilen.**

(Bruttoinhalt in Kubikmetern.)

| Kontinent | 1913 | 1916 | 1917 | Abnahme 1917 gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|
| Europa . . . . | 43 255 887 | 6 719 646 | 3 126 517 | 3 593 129 |
| Asien . . . . . | 2 677 331 | 794 423 | 129 616 | 664 807 |
| Afrika . . . . . | 2 046 685 | 125 191 | 23 119 | 102 072 |
| Amerika . . . . | 11 795 929 | 7 461 430 | 3 054 949 | 4 406 481 |
| Australien . . . | 127 579 | — | — | — |

Das Auffallendste dieser Zahlen liegt in dem Nachweis der gänzlich veränderten Stellung Amerikas als Ausgangsland für die holländische Schiffahrt. Wenn der amerikanische Kontinent auch schon in Friedenszeiten an zweiter Stelle stand, so war sein Abstand von dem Anteile Europas doch sehr erheblich. Der Krieg hat hier die Verhältnisse stark verschoben. 1916 war der Anteil Amerikas größer als derjenige Europas, 1917 ist er ihm nahezu gleich, bemerkenswert ist aber auch hier die rückläufige Bewegung. Die Frequenzziffer Asiens ist nahezu auf den Nullpunkt gesunken, sie bringt die überaus spärliche Verbindung Hollands mit seinen ost- und westindischen Kolonien zum Ausdruck.

Von nicht minderem Interesse als die Zergliederung des holländischen Schiffsverkehrs nach den einzelnen Verkehrsbündeln ist eine solche nach den einzelnen daran beteiligten Nationalitäten bzw. deren Flaggen, wie sie in der Tabelle 3 vorgenommen ist.

Tabelle 3.

**Der eingehende Rotterdamer Schiffsverkehr in den Jahren 1913, 1916 und 1917 nach den Nationalflaggen.**

(Bruttoinhalt in Kubikmetern.)

| Nationalflagge | 1913 | 1916 | 1917 | Zu- bzw. Abnahme i. J. 1917 geg. d. Vorjahr |
|---|---|---|---|---|
| Ver. Staaten . . | 61 350 | 195 698 | 28 811 | — 166 887 |
| Belgien . . . . | 243 214 | 898 666 | 920 053 | + 21 387 |
| Dänemark . . | 836 296 | 113 641 | 48 335 | — 65 306 |
| England . . . . | 20 038 800 | 2 291 455 | 1 353 250 | — 938 205 |
| Frankreich . . | 760 833 | — | 8 933 | + 8 933 |
| Griechenland . | 917 232 | 132 671 | 11 458 | — 121 213 |
| Italien . . . . . | 546 905 | — | — | — |
| Niederlande . . | 10 486 487 | 9 057 786 | 2 616 199 | — 6 441 587 |
| Norwegen . . | 4 494 186 | 1 809 055 | 714 281 | — 1 094 774 |
| Rußland . . . . | 1 236 164 | 13 641 | — | — 13 641 |
| Spanien . . . . | 2 226 621 | — | — | — |
| Schweden . . . | 4 297 478 | 568 417 | 259 495 | — 308 922 |

Man hat der holländischen Regierung in der Angelegenheit der Schiffsraumbeschlagnahme eine unentschuldbare schwächliche Haltung gegenüber dem Londoner Kabinett vorgeworfen; die obige Aufstellung dürfte zur Genüge beweisen, was es für die Niederlande bedeuten würde, wenn England seinen Frachtraum ihnen nicht mehr zur Verfügung stellte. Der Tonnagerückgang ist hier schon an und für sich sehr fühlbar gewesen; liefen doch in dem holländischen Haupthafen 1917 rund 950 000 Kubikmeter Schiffsraum weniger ein als im Jahre 1916. Den auffälligsten und größten Rückgang weist Norwegen auf, seine Flagge ver-

zeichnet ein Minus von über einer Million Kubikmeter! Auch die nationale Flagge ist von der allgemeinen sinkenden Tendenz der Verkehrsstärke nicht unberührt geblieben. Die absoluten Zahlen ergeben eine Verminderung um rund 650 000 Kubikmeter, was zum Teil auf die monatelange Festhaltung holländischer Schiffe in amerikanischen Häfen zurückzuführen ist. Manche Flaggen, die im Frieden ihren tätigen Anteil an der holländischen Handelsschiffahrt hatten, sind 1917 völlig ausgeschieden, so die italienische, russische und spanische Flagge. Eine Zunahme ihres Schiffsraumanteiles weisen nur die Farben Frankreichs und Belgiens auf. Der Zuwachs Frankreichs ist unbedeutend, er ist nur insofern bemerkenswert, als die Trikolore 1916 im Schiffsverkehre Rotterdams überhaupt nicht vertreten gewesen ist. Beachtenswert ist dagegen die im Kriege ganz bedeutend verstärkte Stellung Belgiens, was seinen Grund wohl hauptsächlich in der Versorgung der belgischen Bevölkerung mit Lebensmitteln über holländische Häfen haben dürfte.

Noch schärfer herausgearbeitet wird das Bild, wenn man die prozentuale Beteiligung der wichtigsten Flaggen am Rotterdamer Schiffsverkehr für 1913 und 1917 gegenüberstellt, wie das in Tabelle 4 geschieht.

Tabelle 4.

**Der Prozentanteil der einzelnen Flaggen am eingehenden Schiffsverkehr Rotterdams in den Jahren 1913 und 1917.**

| Flagge | 1913 | 1917 |
|---|---|---|
| Ver. Staaten | 0,1 | 0,4 |
| Belgien | 0,5 | 15,4 |
| Dänemark | 1,8 | 0,8 |
| England | 44,1 | 22,7 |
| Frankreich | 1,6 | 0,1 |
| Griechenland | 2,0 | 0,1 |
| Niederlande | 23,2 | 43,8 |
| Norwegen | 9,9 | 10,2 |
| Schweden | 9,5 | 4,3 |

Diese Relativzahlen sind auf einen Gesamteingang von 45 146 238 Kubikmeter im Jahre 1913 und 5 960 815 Kubikmeter im Jahre 1917 berechnet. Sie ergeben zunächst einmal einen völligen Rollenwechsel zwischen der Beteiligung der englischen und der holländischen Flagge; letztere hat 1917 die Stellung inne, die in Friedenszeiten den Farben Albions zukam. Belgiens Anteil hat sich vervielfacht, während derjenige Norwegens nahezu gleich geblieben ist. Mit Ausnahme des Sternenbanners sind bei allen übrigen Flaggen die Anteile geschmälert worden.

Welche Folgen für die Versorgung der Bevölkerung mit Brotgetreide und für die Finanzwirtschaft Hollands sich aus dem geschilderten Rückgang der Seeschifahrt ergeben, mag noch an zwei Beispielen gezeigt werden; so verringerten sich die Anfuhren von Weizen von 2 018 258 Tonnen im Jahre 1913 auf 758 642[3]) Tonnen im Jahre 1917, ferner verminderte sich die Einnahme Rotterdams aus dem Hafengeld der eingehenden Seeschiffe von 2 303 200 Gulden im Jahre 1913 auf 363 265 Gulden im Jahre 1917; dabei ist seit März 1915 eine 20 prozentige Erhöhung dieser Hafengebühren in Kraft.

Der Mangel an Schiffsraum hat dann die holländische Regierung im Frühjahr 1917 zum Erlaß eines Gesetzes veranlaßt, das die Beschlagnahme einheimischer Tonnage zum Getreidetransport von Nord-Amerika nach Holland vorsieht und Frachtsätze festlegt, die weit unter den am freien Markt gebotenen stehen, was zu einer starken Entwertung der Schiffe geführt hat.

Abschließend sei dann noch bemerkt, daß die holländische Handelsflotte am 31. Dezember 1917 einen Nettoinhalt (Dampfschiffe) von 1 997 420 Kubikmeter hatte, gegenüber einem solchen von 2 025 422 Kubikmeter im Jahre 1916.

[3]) In dieser Zahl ist auch das für Belgien bestimmte Getreide enthalten!

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschafts-Statistik von Mitte März bis Mitte April 1918.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 4½ „ | Norwegen | 6 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

### Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 30. März | 6. April | 15. April | 22. April |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2 408 | 2 408 | 2 408 | 2 344 |
| Silberbestand | 118 | 119 | 120 | 120 |
| Wechsel | 16 034 | 14 202 | 13 964 | 12 698 |
| Lombard | 6 | 6 | 6 | 7 |
| Tägl. fäll. Verbindlichkeiten | 9 029 | 7 595 | 7 375 | 6 298 |
| Notenumlauf | 11 977 | 11 917 | 11 727 | 11 564 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 28. März | 4. April | 11. April | 17. April | 23. April |
|---|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 60.61 | 61.43 | 60.44 | 60.99 | 61.00 |
| Wechsel | 112.36 | 113.49 | 102.07 | 100.95 | 104.84 |
| Guthaben Privater | 137.55 | 150.27 | 132.19 | 138.23 | 140.15 |
| Guthaben des Staates | 43.84 | 36.29 | 40.08 | 39.95 | 34.83 |
| Notenumlauf | 47.82 | 47.99 | 47.83 | 47.83 | 48.40 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 17.24% | 17.02% | 18.00% | 17.71% | 17.74% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franken.)

| | 28. März | 4. April | 11. April | 18. April | 25. April |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand Inland | 3 336 | 3 337 | 3 339 | 3 340 | 3 341 |
| Goldbestand Ausland | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 |

| | 28. März | 4. April | 11. April | 18. April | 25. April |
|---|---|---|---|---|---|
| Silberbestand. | 255 | 254 | 255 | 255 | 256 |
| Wechsel . . . | 2 433 | 2 919 | 2 683 | 2 540 | 2 494 |
| Guthaben des Staates . . | 47 | 83 | 57 | 41 | 55 |
| Privatguthaben | 2 808 | 3 126 | 3 296 | 3 213 | 3 313 |
| Notenumlauf . | 25 179 | 25 847 | 26 086 | 26 231 | 26 395 |
| Staatsvorschuß | 14 200 | 15 000 | 15 300 | 15 550 | 15 850 |
| Vorschuß an d. Verbündeten | 3 360 | 3 365 | 3 380 | 3 385 | 3 385 |

**Russische Staatsbank.**
Ausweise werden nicht mehr veröffentlicht.

**Niederländische Bank.** (In Millionen Gulden.)

| | 2. März | 9. März | 16. März | 23. März | 30. März |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . | 723 | 722 | 723 | 723 | 722 |
| Silberbestand . | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Notenumlauf . | 870 | 859 | 858 | 864 | 889 |
| Wechsel . . . | 26 | 24 | 21 | 20 | 19 |
| Lombard . . | 124 | 111 | 103 | 109 | 115 |

**Neue belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Génér. de Belgique).** (In Millionen Franken.)

| | 21. März | 4. April | 11. April | 18. April | 25. April |
|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand und deutsches Geld . . | 25 | 27 | 83 | 86 | 85 |
| Guthaben im Ausland | 726 | 726 | 719 | 719 | 719 |
| Darlehen gegen Schatzscheine belgischer Provinzen . . . . . | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland . | 98 | 98 | 98 | 98 | 98 |
| Wechsel . . . . . | 139 | 125 | 125 | 127 | 125 |
| Notenumlauf . . . . | 1225 | 1229 | 1273 | 1271 | 1266 |
| Giroguthaben . . . . | 236 | 221 | 226 | 233 | 235 |

**Schweizerische Nationalbank.** (In Millionen Franken.)

| | 7. März | 15. März | 23. März | 30. März |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . . . . | 367 | 367 | 370 | 371 |
| Silberbestand . . . . | 56 | 56 | 56 | 54 |
| Wechsel . . . . . | 223 | 228 | 231 | 307 |
| Lombard . . . . . | 38 | 35 | 34 | 33 |
| Notenumlauf . . . . | 637 | 638 | 646 | 695 |
| Giroguthaben . . . . | 95 | 99 | 103 | 109 |

**Auftragsbestand des Stahltrustes** (New York)
(in 1000 t)
Ende März 1918 9 056 000 (Febrruar 9 811 000)

**Außenhandel Englands.**

| | Januar 1917 | 1918 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr . . . . | 81 459 870 £ | 107 235 460 £ |
| „ „ Ausfuhr . . . . | 44 121 131 „ | 36 002 315 „ |

## Devisenkurse einiger größeren Börsenplätze, Anfang April 1918.

**Berlin.**

| | Geld | Brief |
|---|---|---|
| Holland 100 fl. . . . . | 215½ | 216 |
| Dänemark 100 Kr. . . . . | 152½ | 153 |
| Schweden 100 Kr. . . . . | 162¼ | 162¾ |
| Norwegen 100 Kr. . . . . | 159¼ | 159¾ |
| Schweiz 100 Fr. . . . . | 112½ | 112¾ |
| Wien } Budapest } 100 K. . . . . | 66,55 | 66,65 |
| Bulgarien 100 Leva . . . . . | 79 | 79½ |
| Konstantinopel . . . . . | 18,85 | 18,95 |
| Madrid u. Barcelona . . . . . | 108 | 109 |

**Wien.**

| | | |
|---|---|---|
| Berlin . . . . . | 150 | 150,30 |
| Amsterdam . . . . . | 324 | 325 |
| Zürich . . . . . | 167,50 | 168,50 |
| Kopenhagen . . . . . | 229,50 | 230,50 |
| Stockholm . . . . . | 244 | 245 |
| Kristiania . . . . . | 240 | 241 |
| Sofia . . . . . | — | — |
| Konstantinopel . . . . . | 28,00 | 28,75 |
| Marknoten . . . . . | 149,90 | 150,30 |
| Rubelnoten . . . . . | *225 | **235 |

*) 500 Rubelstücke. **) kleinere Stücke.

**Paris.**

| | |
|---|---|
| London . . . . . | 27,20 |
| New York . . . . . | 570,75 |
| Schweiz . . . . . | 136,— |
| Spanien . . . . . | 735,— |
| Portugal . . . . . | — |
| Holland . . . . . | — |
| Rußland . . . . . | — |
| Dänemark . . . . . | 184,— |
| Norwegen . . . . . | — |
| Schweden . . . . . | 199.— |
| Italien . . . . . | 63,50 |

**Zürich.**

| | |
|---|---|
| Berlin . . . . . | 84,25 |
| Wien . . . . . | 54,25 |
| Holland . . . . . | 200,— |
| New York . . . . . | 4,29 |
| London . . . . . | 20,40 |
| Paris . . . . . | 74,90 |
| Italien . . . . . | 49,— |
| Kopenhagen . . . . | 134,— |
| Stockholm . . . . . | 144,— |
| Kristiania . . . . . | 137,— |
| Petersburg . . . . . | 68,— |
| Madrid . . . . . | 109,50 |
| Buenos Aires . . . | 196,— |

**Kopenhagen.**

| | |
|---|---|
| Berlin . . . . . | 63,50 |
| Amsterdam . . . . | 149,25 |
| London . . . . . | 15,08 |
| Paris . . . . . | 55,50 |

**Stockholm.**

| | |
|---|---|
| Berlin . . . . . | 59,75 |
| Amsterdam . . . | 139,— |
| Schweizerische Plätze | 70,— |
| London . . . . . | 14,15 |
| Paris . . . . . | 52,25 |

**Amsterdam.**

| | |
|---|---|
| Wechsel auf Berlin . . . . . | 41,90 |
| „ „ Wien . . . . . | 26,90 |
| „ „ Schweiz . . . . . | 49,75 |
| „ „ Kopenhagen . . . . . | 67,— |
| „ „ Stockholm . . . . . | 72,20 |
| „ „ New York . . . . . | — |
| „ „ London . . . . . | 10,08 |
| „ „ Paris . . . . . | 37,50 |

**New York.**

| | |
|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden . . . . . | 2½ |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag. . . . . | 3 |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht . . . . . | 4,7225 |
| „ „ „ Cable Transl. . . . . | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht . . . . . | 5,7225 |
| Silber per Unze . . . . . | 92⅛ |

**London.**

| | |
|---|---|
| Wechsel auf Amsterdam 3 Monate . . . . . | 10,20 |
| „ auf Amsterdam kurz . . . . . | — |
| „ auf Paris 3 Monate . . . . . | —,— |
| „ auf Paris kurz . . . . . | 27,20 |
| „ auf Petersburg kurz . . . . . | — |

# Handel und Wirtschaft.

### Allgemeines.

Der „Indische Merkuur“ bringt eine vergleichende Übersicht über die Zuckerpreise in verschiedenen Staaten am 1. Januar 1918. Die Preise sind nach der Goldparität in Gulden umgerechnet und verstehen sich für den Großhandel, einschließlich aller eventuellen Steuern und Akzisen, so daß sie bis zum Konsumenten nur noch den Aufschlag für den Transport und den Kleinhandel erfahren.

| Land | | |
|---|---|---|
| Schweden . . . . . | 62 Kronen p. 100 kg | 40,23 |
| Belgien . . . . . | 85 Francs p. 100 kg | 40,80 |
| Deutschland . . . . . | 36 Mark p. 50 kg | 42,67 |
| Ver. Staaten . . . . . | 8,75 Cent p. Pfund | 48,10 |

| Land | | |
|---|---|---|
| Niederland . . . . . | 51,50 Gulden p. 100 kg | 51,50 |
| Schweiz . . . . . | 112 Francs p. 100 kg | 53,76 |
| Großbritannien . . . . | 46 sh. 9 d. per cwt. | 55,26 |
| Österreich-Ungarn . . | 130 Kronen p. 100 kg | 65,— |
| Frankreich . . . . . | 140 Francs p. 100 kg | 67,20 |
| Spanien . . . . . | 152 Pesetas p. 100 kg | 72,96 |
| Italien . . . . . | 225 Lire p. 100 kg | 108,— |
| Rußland . . . . . | 23,70 Rubel p. Pud | 179,24 |

## I. Europa.

Deutschland. Die in der Stempelvereinigung zusammengeschlossenen Großbanken haben ein Konsortium gebildet, das den Ankauf von hauptsächlich alten Rubelnoten zum Zwecke von Wareneinkäufen organisieren wird.

Im Hauptausschuß des Reichstages haben am 21. März mehrere Fraktionen eine Entschließung zum deutsch-russischen Zusatzvertrag beantragt, den Reichskanzler zu ersuchen, bei den weiteren Verhandlungen mit der großrussischen Republik auf eine Sicherung der bestehenden, durch das langjährige Zahlungsverbot entwerteten deutschen Forderungen durch Übernahme einer Ausfallbürgschaft hinzuwirken gegen Zusicherung der Gegenseitigkeit seitens des Deutschen Reiches.

Die Hebung der deutschen Ausfuhr bezweckt eine von der Liegnitzer Handelskammer einberufene Versammlung niederschlesischer Industrieller, die eine Entschließung annahm zur Hebung der deutschen Ausfuhr. Nach dieser möge die Regierung die Exportindustrie unter Preisgabe der sogenannten Mindestpreispolitik auch jetzt schon unterstützen und die nötigen Ausfuhrbewilligungen schnellstens erteilen. Allen Fabriken, die deutsche Rohstoffe verarbeiten, sei die Ausfuhr freizugeben für alle Waren, welche nicht den feindlichen Kriegswillen stärken können. Angesichts des Friedens im Osten müßten umgehend den Inlandfabriken Arbeiter, Rohstoffe, Waggons und nötigenteils auch Kredite zugeteilt werden, damit sie der Konkurrenz der neutralen Staaten gewachsen bleiben.

Durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 4. März 1918 sind die Vorschriften der Verordnung betreffend Liquidation britischer Unternehmungen vom 31. Juli 1916 auf amerikanische Unternehmungen für anwendbar erklärt worden. Die deutsche Regierung wird mit ihren Maßnahmen einsetzen je nach dem Umfange, in dem die amerikanische Regierung gegen deutsches Privateigentum in Amerika vorgehen wird.

In Berlin ist die Gründung der Außenhandelsgesellschaft m. b. H. unter Förderung amtlicher Stellen erfolgt. Zweck der Gesellschaft, deren Betrieb nicht auf Erwerb gerichtet ist und die eigene Geschäfte nicht machen darf, ist die Förderung des deutschen Außenhandels für die Zeit des Krieges und der Übergangswirtschaft, zunächst mit der Ukraine.

Die Gesamtumsätze der Leipziger Frühjahrsmesse im In- und Ausland zusammengenommen werden auf eine Milliarde Mark geschätzt. An Ausfuhrbewilligungen wurden bis 26. März

2012 Stück abgestempelt im Werte von 50 079 243 Mark gegen
2009 Stück im Werte von 11 570 947 Mark bei der Herbstmesse 1917 und
2525 Stück im Werte von 3 802 308 Mark bei der Frühjahrsmesse 1917

erteilt.

Nachdem am 31. März d. J. die Frist der Kündigung des im vorigen Jahre um ein Jahr verlängerten Syndikatsvertrages abgelaufen ist, ohne daß ein Werk von dem Kündigungsrecht Gebrauch gemacht hat, tritt eine Verlängerung des Kalisyndikats bis zum 31. Dezember 1926 ein.

Österreich-Ungarn. In Österreich und Ungarn soll eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von je 10 Millionen Kronen gegründet werden, die unter staatlicher Führung die Verwertung der in der Ukraine, Rußland und Finnland erfaßbaren Holzbestände betreiben wird. Neben Großbanken sind verschiedene bedeutende Holzgroßhandlungen in Österreich-Ungarn an dem Gründungsvorgang beteiligt.

Unter Führung der österreichischen Kreditanstalt und des Berliner Bankhauses Hardy & Co. G. m. b. H. wurde von einem Konsortium in Galizien eine neue Naphtha-Rohöl-A.-G. gegründet.

England. Bonar Law gab bekannt, daß bis Mitte März der Verkauf der von der Bank von England ausgegebenen Serien nationaler Kriegsschuldverschreibungen sich auf 127 870 240 Pfund Sterling beliefe, woran London mit mehr als 75 Millionen Pfund Sterling beteiligt sei. Der Gesamtbetrag der seit Anfang Oktober vorigen Jahres, wo die Ausgabe begonnen habe, verkauften Kriegsschuldverschreibungen, stelle sich auf 570 Millionen Pfund Sterling.

Der englische Staatsschatz teilt mit, daß er weitere Beträge für Einlösung fällig werdender Russenkupons vorschießen werde.

Die Neuordnung im Board of Trade sieht eine Zweiteilung vor, in das Departement of Commerce and Industrie und des Departement of Public Services Administration, von denen das erstere in 7, das letztere in 5 Unterabteilungen zerfällt; dem ersteren soll ein Beirat, in dem Handel und Industrie des Landes vollständig vertreten sind, beigegeben werden; neu ist in dieser Abteilung auch die Abteilung 7, General Economic Departement, das alle Fragen der Wirtschaftspolitik bearbeitet.

Über die Baumwollvorräte in den Häfen von Liverpool, Manchester, Glasgow, in den Spinnereien, bei den Händlern und schwimmend laut Bestandaufnahme vom 2. Februar 1918, unterrichten nachstehende Zahlen

| | | |
|---|---|---|
| aus Amerika . . . . . | 685 983 | Ballen |
| „ Ostindien . . . . . | 149 174 | „ |
| „ Ägypten und Peru . . . | 277 422 | „ |
| „ Westindien . . . . . | 6 305 | „ |
| „ verschiedenen Ländern . | 35 161 | „ |
| zusammen . . . | 1 154 045 | Ballen. |

Frankreich. Am 9. März ist ein Wirtschaftsabkommen mit Spanien zustande gekommen. — Einer Meldung vom 3. April zufolge stellen sich der Ratifizierung noch Schwierigkeiten entgegen.

Die Regierung verlangte für das 2. Quartal 2095 Millionen Francs provisorische Kredite für die Zivilverwaltung nebst 252 Millionen Francs für die Nebenbudgets.

Die Regierung hat Kredite zur Einlösung von Russenkupons für das erste Halbjahr verlangt, aber mitgeteilt, daß sie vorher jeweils die parlamentarische Zustimmung einholen werde.

Rußland. Das Bergbaudepartement ist bestrebt, die Petroleumproduktion zu steigern, um, wie es scheint, für die Ausfuhr große Mengen bereitstellen zu können. Etwa 100 noch nicht ausgebeutete Parzellen in Binagadi, Ramani, Sabuntschi und auf den Ramanifeldern des Bakudistriktes werde zur Versteigerung vorbereitet.

Außerdem ist den gesetzgebenden Körperschaften das Projekt einer staatlichen Ausbeutung von Petroleumquellen in Sabuntschi, Ramani und Sucharani auf einem Gebiet von 415 acres mit einer erwarteten Jahresausbeute von 1 Million t Petroleum vorgelegt worden. Ferner sind

Vorbereitungen im Gange für den Beginn der Petroleumgewinnung auf 54 Parzellen an der Bibi-Eybat-Bucht am Kaspischen Meer, die ein Gebiet von 630 acres umfassen, und zwar durch Auffüllen (filling up) der Bucht, wodurch man eine weitere Million t Rohöl jährlich zu erzielen hofft. Auch soll der Provisorischen Regierung ein Gesetz vorgelegt werden, daß die Konzession für die Aeusbeute von Petroleum in einem Gebiete von ungefähr 150 acres in den Staro-Babinsky-Feldern betrifft. Ganz neuerdings hat man in Aussicht genommen, Ölgebiete in den folgenden Distrikten zur Versteigerung zu bringen:

1. im Inneren der Halbinsel Apscheron (bei Baku), in Zabrat, in Ramani, in Fatma und in Zykh;
2. im Shumakhinsky-Distrikt des Kaukasus und in den Distrikten von Cheil und Kir-Kischlak;
3. im Berekey-Distrikt des Kaukasus;
4. auf der Insel Tscheleken (an der Ostküste des Kaspischen Meeres);
5. in den Distrikten von Makat und Tersekan, im Ural-Kaspischen Gebiet;
6. auf dem Naphthaberg am Kaspischen Meere im transkaspischen Gebiet;
7. im Gebiet von Sel-Rokho, Fergana (Turkestan);
8. in Thschengelek auf der Krim.

Im Kaukasus ist die Petroleumgewinnung stark zurückgegangen. Die Produktion wird in den Nachrichten der Auslandspresse vom 1. April 1918 für Oktober 1917 mit 24 944 735 Pud angegeben, was einen Rückgang von 10 832 820 Pud gegen das Vorjahr bedeutet.

**Ukraine.** Die Verhandlungen mit der ukrainischen Regierung über eine Regelung des gegenseitigen Warenaustausches sind zu Einzelberatungen gediehen, für die sechs Ausschüsse eingesetzt worden sind: 1. für die Angelegenheiten der Ausfuhr von Getreide aus der Ukraine, 2. für die Ausfuhr anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse, wie Eier und Fett, 3. für die ukrainische Ausfuhr von Rohstoffen und anderen Waren, 4. für Fragen der Einfuhr zu den Mittelmächten, 5. für Finanzfragen und 6. für allgemeine Verkehrsfragen, besonders den Reiseverkehr von Kaufleuten.

**Holland.** Der Landwirtschaftsminister Posthuma hat in der 2. Kammer mitgeteilt, das Ernteergebnis sei so gut, daß die Niederlande vermutlich bis zum 1. Juli genügend Brot haben werden.

Die Regierung hat die gesamten Steinkohlenvorräte bei allen Händlern beschlagnahmt.

Die Abgabe von Fleisch ist auf 200 g je Kopf und Woche beschränkt. Die Brotration wurde auf täglich 200 g vermindert.

**Schweiz.** Zwischen England und der Schweiz wurde ein Finanzabkommen abgeschlossen, das jedoch noch ratifiziert werden muß.

Über die schweizerischen Vermögenwerte in Rußland wurden zwecks Wahrung der Interessen Erhebungen eingeleitet.

**Spanien.** Die Notenumlaufgrenze der Bank von Spanien soll von 3 auf 3½ Milliarden Pesetas erhöht werden. Der Gegenwert für den Notenumlauf beträgt 2869 Millionen.

**Schweden.** Nach amtlichen Mitteilungen hat die Kriegsgewinnsteuer für 1917 den Gesamtbetrag von 251 Millionen Kronen gebracht. Davon entfallen auf die Städte 194 Millionen Kronen, auf Stockholm fast 67 Millionen Kronen.

Nach einer Stockholmer Meldung der National Tidende ist daselbst eine große schwedische Handels- und Speditionsgesellschaft mit Bureaus in Stockholm, Riga, Kiew, Odessa und Konstantinopel gegründet worden, hinter der eine Anzahl hervorragender Kauf- und Finanzleute stehen.

Zum Zwecke der Verhüttung nordschwedischer Erze im Inland soll von einer Gruppe schwedischer Erzbergwerke ein großes Hüttenwerk errichtet werden, das seinen Betrieb nach Beendigung des Krieges aufnehmen soll. — Ein großes Gelände wurde in der Nähe von Lulea angekauft.

**Norwegen.** Eine neue Erfindung zur Herstellung von Stickstoffdünger nach einem vereinfachten billigeren Verfahren soll durch eine neugegründete Aktiengesellschaft ausgebeutet werden.

**Rumänien.** Die rumänischen Petroleum- und Rohöl-Unternehmungen sollen in der geplanten Monopolverwaltung selbständig bleiben und Lohnarbeit für die Monopolverwaltung leisten. Das Aktienkapital der Monopolverwaltung dürfte 200 bis 300 Millionen Frs. betragen. Vertreter Deutschlands, die die Mehrheit haben, Österreich-Ungarns und Rumäniens werden die Monopolverwaltung bilden.

**Türkei.** Kammer und Senat nahmen einen Gesetzentwurf an, der die Regierung ermächtigt, eine innere Anleihe in unbestimmter Höhe zu 5% mit 1 prozentiger Amortisierung, zahlbar in Gold, ebenso wie die Titres, welche im Wege der Verlosung amortisiert werden, aufzunehmen. Der Finanzminister gab Erklärungen ab, worin er die wirtschaftspolitische Lage des Landes als sehr günstig bezeichnete.

## II. Asien.

**Japan.** Der Außenhandel stellte sich 1917 wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Einfuhr . . . . . | 100 | Mill. £ |
| Ausfuhr . . . . . | 160 | „ „ |

(Handelsblad 11. III. Abd.)

Die Yokohama Specie Bank kaufte weitere 310 000 £ 4¼ prozentige Japaner I. Serie und 190 000 £ II. Serie für Rechnung des Staates zurück.

Am Ishioka-Fluß soll ein großes hydoralektrisches Werk gebaut werden, das die nötige Kraft zur Ausbeutung der Minen von Hidachi liefern soll.

Eine japanische Firma, die eigene Gummiplantagen in den Malayenstaaten besitzt, hat mit einer amerikanischen Firma zusammen eine Gesellschaft mit 250 000 £ Kapital gegründet zum Zwecke der Fabrikation und des Vertriebes von Gummiwaren im Osten. Das Fabrikat der Gesellschaft soll 30% billiger sein als eingeführte Ware.

**China.** In Südchina sind weitverbreitete Tungstenfunde gemacht worden, die auf reiche Adern schließen lassen. Bisher wurde das Erz in immer steigenden Mengen und an der Oberfläche gesammelt. Nach Ansicht von Sachverständigen sollen die chinesischen Lager den Weltmarkt um 20% bereichern können. Die jetzt zur Ausfuhr bereitliegenden Mengen sind zur Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten bestimmt.

Die Einkünfte aus den Seezöllen betrugen 1917 38,2 Millionen Taels gegen 37,8 Millionen Taels im Jahre 1916, eine Erhöhung, die auf den starken japanischen Handel zurückzuführen ist.

Die Regierung sieht eine Änderung des Zolltarifs auf eine 5 prozentige Basis vor; die Ententestaaten haben sich dazu bereit erklärt. Die Finanzen haben sich in den letzten beiden Jahren sehr gebessert:

a) durch starke Werterhöhung der chinesischen Silbermünzen zur Deckung der auswärtigen Verbindlichkeiten,
b) durch reichere Erträge der Salzsteuer (Überschüsse wurden im letzten Jahre in Höhe von 5 Millionen $ an die Banken eingezahlt),

c) durch reichere Erträge der Seezölle,
d) durch Aufschub der Zahlung der Boxerentschädigung für 5 Jahre an die Alliierten,
e) durch Ausfall der Entschädigung an Deutschland und Österreich-Ungarn.

Dadurch ergibt sich eine Verbesserung um 10 Mill. £ nach dem jetzigen Wechselkurse gegenüber der Zeit vor dem Kriege, wodurch China die Möglichkeit erhält, evtl. seine Verbindlichkeiten abzutragen und seine Währung zu stabilisieren.

Über die Schulden an das Ausland unterrichten nachstehende Zahlen:

| | | |
|---|---|---|
| Großbritannien . . . | 42,4 | Mill. £ |
| Deutschland . . . . | 29,7 | „ „ |
| Frankreich . . . . . | 6,7 | „ „ |
| Rußland . . . . . | 15,9 | „ „ |
| Japan . . . . . | 11,9 | „ „ |
| Ver. Staaten . . . . | 3,8 | „ „ |
| Belgien . . . . . | 2,9 | „ „ |
| andere Länder . . . | 44,3 | „ „ |

Großbritannien, Frankreich, Rußland und Japan sind bereit, an China bei gegebener Zeit zu vertraglich schon festgelegten Bedingungen eine Anleihe in Höhe von 100 Mill. $ zu gewähren, die 6prozentig sein, zu 95% übernommen und auf die bei Abschluß 20%, der Rest in 4 Raten, eingezahlt werden soll.

(Die Notiz beruht auf Angaben des W. N. D. Überseedienst vom 27. Februar 1918.)

Die führenden Pekinger Banken haben eine Bankenvereinigung gegründet.

Die Bank of Communications hat mit 3 japanischen Banken eine Anleihe von 20 Mill. Yen, rückzahlbar nach 3 Jahren, Zinssatz 7½% abgeschlossen. Die Anleihe dient zur Reorganisation der Bank und zum Rückkauf ihrer Noten, der Umlauf beträgt 17 Mill. $.

## III. Afrika.

**Marokko.** In Frankreich soll demnächst eine marokkanische Anleihe von 172 Mill. Frs. aufgelegt werden.

**Algier.** Ein bedeutendes Kohlenvorkommen ist laut „Journal of Commerce“ vom 22. Februar in Bel Hadir, etwa 22 km von Colomb Bechar, in Süd-Oran, gefunden worden. Das angefahrene Flöz ist 50 Zentimeter dick, hat eine Breite von 10 Metern und liegt 5 Kilometer lang an der Oberfläche, so daß mindestens 25 000 t im Tagebau zu gewinnen sind; von weiteren Aufschlußarbeiten erwartet man mehr. Die Förderung hat schon begonnen und soll durch eine Nebenbahn von 25 englischen Meilen in flachem Gelände erleichtert werden.

**Nigeria.** Von großer Wichtigkeit für die Kohlenversorgung der westafrikanischen Gebiete ist das ständige Wachstum der Produktion in den 1914 entdeckten Kohlenfeldern Nigerias. Bisher konnten, da zunächst der Staatsbedarf gedeckt werden mußte, nur kleinere Mengen für den Handel frei werden. Mit Anlage eines neuen Schachtes, dessen Ausbeutung eine Eisenbahn erleichtern soll, hofft man ansehnliche Mengen zum Verkauf bringen zu können.

**Transvaal.** In Gong-Gong sind 5 Meilen westlich von Barkly-Welt neue Diamantfelder entdeckt worden, in denen Steine im Werte von 10 000 £ gefunden wurden.

In Nord-Transvaal sind Chromerz- und Magnesialäger, die erste wichtige Entdeckung dieser Art in Südafrika außerhalb Rhodesiens, die Mineral in großen Mengen und vortrefflicher Qualität liefern, entdeckt worden.

In der Nähe von Grahamstown wurden große zehnprozentige Phosphatgesteinslager entdeckt.

## IV. Nord-Amerika.

**Ver. Staaten.** Die Berliner schweizerische Gesandtschaft hat auf eine Anfrage der deutschen Regierung dieser mitgeteilt, daß die amerikanische Regierung in letzter Zeit weitere Maßnahmen gegen das deutsche Privateigentum in Amerika ergriffen habe. Unter anderem sei die Übergabe der Geschäftsgebäude der Hamburg-Amerika-Linie an den Verwalter des feindlichen Vermögens, sowie die Liquidation der deutschen Feuer- und Rückversicherungsgesellschaften angeordnet worden. Auch werde ins Auge gefaßt, dem Verwalter feindlichen Vermögens den Effektenbesitz von deutschen Staatsangehörigen, die in Feindesland wohnen, zu übergeben. Schließlich werde auch sonstiges deutsches Privateigentum, insbesondere deutsche Beteiligungen an Handelsunternehmungen liquidiert.

Die amerikanische Regierung beantragte eine Änderung der Bankgesetzgebung dahin, daß autorisierte Filialen ausländischer Banken gegen Hinterlegung von Sicherheiten unter gleicher Kontrolle wie die amerikanischen Banken Depositen annehmen und Wechsel diskontieren dürfen.

**Kanada.** Der mit der geologischen Erforschung Kanadas beschäftigte Dr. R. M. Anderson berichtet laut „Yorkshire Post“ vom 8. Februar von der Entdeckung ausgedehnter Kupferlager am „Coronation Gulf“ und „Bathurst Islet“. Nach vorsichtiger Schätzung soll die Kupfermenge in diesem Distrikt 2 000 000 000 t betragen.

In Ontario wurde ein Molybdänvorkommen in einer Mächtigkeit von 16 Fuß Breite und 50 Fuß Tiefe entdeckt, das das mächtigste Nordamerikas sein dürfte.

## V. Süd- und Mittelamerika.

**Argentinien.** Die Ausfuhr von Getreide betrug in den ersten 11 Monaten 1917:

| | | |
|---|---|---|
| Weizen . . . . . | 859 311 t | 2 044 698 t |
| Mais . . . . . | 825 004 „ | 2 616 947 „ |
| Leinsaat . . . . . | 127 214 „ | 619 211 „ |
| Hafer . . . . . | 258 030 „ | 755 285 „ |
| Gerste . . . . . | 11 444 „ | 48 608 „ |
| Mehl . . . . . | 89 867 „ | 155 111 „ |

(Maasbode, 30. III. 18.)

Aus Buenos Aires wird gemeldet, daß der Banco Argentino (Staatsbank) mit einem Kapital von 50 Mill. Pesetas errichtet wurde. (Handelsblad, 9. III. Abd.)

**Brasilien.** Über das im Dezember 1917 zustande gekommene brasilianisch-französische Abkommen wird durch die British Bank of south America folgendes veröffentlicht:

Danach erhält Frankreich die Verfügung über 80 brasilianische Schiffe, wofür Brasilien 110 Millionen Frcs., welche jedoch in Europa für den Auslandschuldendienst Brasilien verbleiben, vergütet werden. Außerdem empfängt Frankreich 2 Millionen Sack Kaffee, weiter Getreide und sonstige Waren im Werte von 100 Millionen Frs. Die Folge dieses Abkommens ist eine Kursverbesserung des Milreis auf 14 d. gewesen. (Telegr. 5. III. Abd.)

Die Tabakausfuhr hat sich nach einer Meldung des Telegraf vom 16. Februar ganz erheblich verringert, was auf den Ausfall Deutschlands als Abnehmer zurückzuführen ist. Vor dem Kriege werden die Exportzahlen wie folgt angegeben:

| Nach Deutschland gingen | Gesamtexport |
|---|---|
| 1910 . . . 30 700 t | 34 149 t |
| 1913 . . . 24 475 „ | 29 387 „ |
| 1914 . . . 22 135 „ | 26 980 „ |

**Peru.** Die Regierung hat zwei Ausschüsse ernannt, die Vorschläge darüber machen sollen, wie mit Mitteln des Landes die seit langem bekannten reichen

Kohlenfelder in der Mitte und im Norden des Landes erschlossen werden können.

**Uruguay.** Im Jahre 1917 belief sich die Wollproduktion auf 36 Millionen kg im Werte von 32 300 000 Dollar (Vorjahr bzw. 33 Millionen und 22 110 000 Dollar).
(Handelsblatt, 16. II. Abd.)

Der Wert der Gesamtausfuhr Uruguays belief sich im vergangenen Jahre auf 92 516 274 Goldpiaster, der der Einfuhr auf 37 212 231 Goldpiaster. Im Vergleich zum Jahre 1916 ist eine Zunahme von bzw. 18 645 821 und 3 409 239 Goldpiaster eingetreten.
(Telegraaf, 4. III. Abd.)

**Venezuela.** Wie die Vereinigung der Auslandshandelskammern des Vereinigten Königreiches zu London mitteilt, hat sich die wirtschaftliche Lage Venezuelas infolge der bedeutenden Ausfuhr einheimischer Produkte wie Kaffee, Kakao, Zucker, Baumwolle, Bohnen, Metalle und Mineralien und infolge der hierfür erzielten hohen Preise bedeutend verbessert. Verschiedene nord-amerikanische Banken haben in Venezuela Filialen errichtet.

**Mexiko.** Die neu errichtete Staatsbank, die das ausschließliche Recht der Notenausgabe besitzt, gibt 400 Millionen Pesos Bankbillette aus.
(Handelsblatt, 21. III. m.)

### VI. Australien.

Im Hafen von Sydney soll ein riesiges Bunkerkohlenlager errichtet werden.

Bohrungen im Bowen-Kohlendistrikt (Queensland) haben ergeben, daß sich dort innerhalb einer Quadratmeile etwa 22 Millionen t Kohle befinden.

Die großen Braunkohlenlager von Morwell werden jetzt auf Veranlassung der Regierung von Viktoria einer eingehenden Untersuchung unterzogen; sie dürften für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von größter Bedeutung werden.

Die Gasgewinnung aus der Braunkohle — bei Versuchen im staatlichen Laboratorium des Kriegsbauamtes und in der Gasversuchsanstalt von Fitzroy bei Melbourne wurden aus einer Tonne Kohle 10 000 Kubikfuß Gas gewonnen — hat das Interesse verschiedener Syndikate gefunden, von denen sich einige besonders für die Gewinnung der Nebenprodukte, vornehmlich Teer und Öle, interessieren.

In Westaustralien ist bei Collie ein neues Flöz angefahren worden, das ausgezeichnete Lokomotivkohle liefern soll.

Die Angaben sind zum Teil dem W.-N.-D.-Überseedienst vom 17. Januar 1918 entnommen.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

**Neue Rheinbrücken** sind bei Rüdesheim, Engers und Remagen eröffnet worden. Es kommt ihnen auch strategische Bedeutung zu. Bisher gab es zwischen Bonn und Bieberich nur je eine Eisenbahn- und Fußgänger-Schiffsbrücke bei Coblenz.

**Eine geplante Bahn durch das Tragößertal.** Vor kurzem fand in Bruck an der Mur eine Versammlung statt, die den Plan einer zu erbauenden Bahn von Bruck an der Mur nach Tragöß erörterte. Die 30 km lange, neue Strecke würde von Bruck den an Naturschönheiten reichen, bisher wenig besuchten südöstlichen Teil des Hochschwabgebietes mehr in den Reiseverkehr einbeziehen, und die in der letzten Zeit erbaute Fahrstraße nach Tragöß zur Sonnschienalpe (1550 m) würde dann erheblich an Bedeutung gewinnen.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 10. IV. 18, S. 291.)

**Der Eisenbahnbau in Frankreich.** Im englischen Unterhause erwähnte Bonar Law, daß im letzten Jahr allein hinter den britischen Linien 900 Meilen weitspuriger und 1000 Meilen leichter Eisenbahnen errichtet worden seien.
(Ztg. d. Vereins dtsch. Eisenb.-Verw., 4. V. 18, S. 363.)

**Das erste Trajektschiff zwischen England und Frankreich.** Am 22. Februar ist ein Zug von ungefähr 50 Wagen auf einem Trajektschiff über den Ärmelkanal von New Haven nach Dieppe befördert worden. Auf den französischen Bahnen rollen bereits mehrere Tausend englischer Wagen; sie waren jedoch leer, als Schiffsfracht, hinübergebracht worden. Der hiermit eröffnete neue Trajektschiffsverkehr zwischen New Haven und Dieppe ist für den Eisenbahndienst der britischen Armee eingerichtet und ausschließlich für die Truppentransporte bestimmt. Es besteht Aussicht, daß dieser Verkehr nach Abschluß der Feindseligkeiten fortbestehen wird.
(L'Illustration, 2. III. 18.)

**Ein bulgarisch-albanisches Adria-Bahnprojekt**[1]). Für die künftige Wirtschaftsentwicklung Bulgariens ist es von Bedeutung, daß ihm der Weg zur Adria offensteht. Hierzu wären Vereinbarungen mit Albanien erforderlich, die zum einheitlichen Ausbau von Eisenbahnen in west-östlicher Richtung dienen. Vor allem käme für den albanischen Teil eine Bahn Prisrend—Skutari—Medua in Betracht, deren bulgarischer Teil von Prisrend aus sowohl in der Richtung Prischtina wie über Kalkandelen nach Üsküb zu gehen hätte. Eine weitere wichtige Bahnverbindung wäre Bitolia (Monastir)—Ochrida—Elbassan—Durazzo oder Ochrida—Berat—Valona. Für die bulgarisch-albanischen Verkehrslinien könnte auch die elektrische Betriebsform verwandt werden, die aus den Wasserkräften beider Länder zu gewinnen wäre.
(Wirtschafts-Ztg. d. Zentralmächte, 19. IV. 18, S. 352.)

**Neues Schmalspurbahnnetz in Bulgarien.** Während der Teilnahme Bulgariens am Westkrieg ist hauptsächlich in den neuen Gebieten zu Kriegszwecken ein umfangreiches Eisenbahnnetz gebaut worden; hiervon sollen 800 km vollspurig, ungefähr 1200 km schmalspurig sein, mit Anschluß an das serbische und bosnische Schmalspurnetz. Ende August 1917 waren bereits 470 km schmalspuriger Linien fertig; nach Friedensschluß dürften minder wichtige Linien auch im bisherigen Bulgarien selbst schmalspurig gebaut werden.
(Zeitschr. f. Handelswissenschaft, Bd. X, S. 278.)

### Asien.

**Die transmesopotamische Eisenbahn.** Von der Entente ist der Bau einer transmesopotamischen Bahn von Homs über Bagdad nach Kueit geplant, in einer Länge von 1615 km. Sie folgt von Homs nach Bagdad der Karawanenstraße, geht dann über Mussejib, Hilleh, Diwanije ‚Nasrije nach Kueit. Die Kosten für einen Kilo-

[1]) Vgl. hierzu die Aufsätze von Dr. Albr. Wirth. „Eisenbahnbauten in Albanien“ im April-Maiheft 1916, S. 1 und von Dr. Hugo Grothe: „Die neuen Verkehrsprobleme auf der westlichen Balkanhalbinsel“ im Aprilheft 1913, S. 81.

meter der Strecke Bagdad—Homs (970 km) werden auf 184 000, für einen Kilometer der Strecke Bagdad—Kueit auf 190 000 Francs geschätzt. Beabsichtigt ist Staatsgarantie von jährlich 5 Prozent, mit Anrecht auf Hälfte des diesen Ansatz übersteigenden Reinertrages.

(Zeitschr. f. Handelswissenschaft, Bd. X, S. 278.)

Neue Eisenbahn in Korea. In der Provinz Nordkankyo ist der Schienenweg zwischen Seischin und Kainei in einer Länge von 58 Meilen vollendet worden. Die Fahrzeit dauert 3½ Stunden. Die Linie wird zur Entwicklung des nordöstlichen Teiles von Korea beitragen und den Grenzhandel mit China fördern. Das Bahnnetz der Halbinsel beträgt jetzt im ganzen 1092 Meilen.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 586.)

Die neue Tobastraße auf Sumatra. Die seit längerer Zeit im Bau begriffene Straße, die von Tapanoeli an der Südwestküste am Tobasee vorbei quer durch die Insel nach der Nordostküste über Siantar führen soll, ist auf 170 km fertiggestellt. Auf dieser Strecke befindet sich die 70 m lange Überführung über den Bah Kasinder; weiterhin erreicht man die Wasserscheide zwischen den beiden Küsten in einer Höhe von 1215 m, von wo sich die Straße zum Wasserspiegel des Tobasees senkt, der 900 m hoch liegt. Der jetzt in der Arbeit befindliche Teil bei Panahattan ist der schwierigste des ganzen Baus, da der Boden aus solidem Gestein besteht, das gesprengt werden muß. Auf dieser Strecke wird auch ein Tunnel von 50—60 m Länge durchgebrochen. Die Fertigstellung der ganzen Straße hängt von der Beschaffung hinreichender Arbeitskräfte ab; unter den gegenwärtigen Verhältnissen wird man kaum damit rechnen können, daß der Weg für Automobilverkehr vor 1919 bereit sein wird. Auch die Verbindungsstraße mit Atjeh an der Westküste dürfte noch ein Jahr auf ihre Fertigstellung warten lassen.

(Der neue Orient, Bd. III, S. 41.)

### Afrika.

Eine Drehbrücke über den Suezkanal ist von den Engländern bei El Kantara am 15. Mai eröffnet worden. Sie gewährt den Militärzügen der Engländer, die seit kurzem von Kairo bis Jerusalem laufen, den Übergang.

(Meldung des Reuter-Bureaus vom 16. V. 18.)

Der Bahnbau Ceuta—Tetuan war Ende 1917 so weit vorgeschritten, daß man erwartete, im Januar die neue Bahnlinie dem Verkehr übergeben zu können. Das Unternehmen ist ebensowohl in kommerzieller Hinsicht von Bedeutung, wie es für den Reisenden zwischen den südspanischen Städten und Tetuan eine willkommene Verbindung schafft, da Weg, See- und Bahnfahrt zusammen nur 4 Stunden von Algeciras aus beanspruchen wird. In Verbindung mit der Bahneröffnung soll ein großes, neues Hotel in Tetuan errichtet werden, für das eine spanische Aktiengesellschaft die Mittel aufgebracht hat.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 490.)

Der Schienenweg Tanger—Rabat ist in der internationalen Zone fertiggestellt. Die Brücke über den Mharhar, die diese Strecke mit der spanischen Zone verbinden wird, soll im Sommer abgenommen werden. Der Teil der Linie zwischen dem Mharhar und Arsila soll im Laufe ds. Js. zur Vollendung kommen. Dafür weiß man noch nichts Gewisses über das Schicksal der Strecke Larasch—El-Ksar; die übrigen Strecken der Linie in der französischen Zone werden voraussichtlich im Laufe dieses Jahres fertiggestellt werden.

(Der neue Orient, Bd. III, S. 34.)

Die Fortführung der Benguellabahn, über deren Bau wir in früheren Jahrgängen öfters berichteten, war im Oktober 1915 mit den Erdarbeiten bis Bihé (km 631) gediehen. Die kontraktmäßige Fertigstellung von jährlich 100 km Strecke ist den meist mit englischem Kapital arbeitenden Unternehmern im Hinblick auf die durch den Krieg bedingten Hindernisse erlassen worden.

(Archiv f. Eisenbahnwesen, März-Aprilheft 1918, S. 343.)

### Amerika.

Ein Neubau der Eisenbahnbrücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec erwies sich z. T. als nötig, da der Mittelteil der Brücke infolge verfehlter Bauart eingestürzt war. Ein neuer Mittelteil ist am 20. September 1917 eingefügt worden.

(Engineering New Record, 27. IX. 17, S. 580—589.)

Eisenbahnbau in Mexiko. Im Staate Coahuila wird die Strecke Cuatro Cienegas—Sierra Mojada gebaut. Diese Bahnlinie würde ein an Mineralien jeder Art reiches Gebiet aufschließen. (Journal of Comerce.)

Geplanter Ausbau des peruanischen Bahnnetzes. Die Regierung von Peru hat ein großes Programm für eine Erweiterung des bestehenden Eisenbahnnetzes aufgestellt. Die auf 8 Millionen Pfund geschätzten Kosten sollen in erster Linie durch Anleihen im Auslande aufgebracht werden. Als Sicherheit werden die Staatseinkünfte aus der Tabak- und Petroleumindustrie reserviert. Gegenwärtig ist die Entwicklung Perus stark durch Verkehrsschwierigkeiten gehindert; z. B. wächst in der Provinz Ancash ausgezeichneter Weizen, der infolge Fehlens von Verkehrsmitteln nicht befördert werden kann, so daß es für gewisse Teile Perus billiger ist, Weizen aus Argentinien, Australien oder Kalifornien einzuführen. Auch soll eine Anschlußstrecke an das bolivianische Bahnnetz geschaffen werden. (Scotsman.) — Ferner ist der Bau einer Bahn von Huancayo zu den Kohlenlagern von Jatunhuasi in Aussicht genommen. Es werden mit dem Banco Italiano erfolgversprechende Verhandlungen über einen Vorschuß von 300 000 Pfund geführt. Der Bau ist notwendig, um Koks für die Bergwerks- und Hüttenbetriebe im Hochland — oberhalb der Kohlenzechen — zu gewinnen. Die Kohle gilt als halb-bituminös; eine Beimengung von Anthrazit ist erforderlich, um brauchbaren Koks zu erzielen. Das Revier ist sehr ausgedehnt und erstreckt sich, soweit untersucht, über mindestens 10 bis 12 englische Meilen. (Statist, 9. III. 18.)

Die Führung der neuen australischen Ost-West-Überlandbahn, deren Vollendung im vorigen Heft gemeldet wurde, ist die folgende. In Port Augusta beginnend, berührt die Bahn bei Yorkeys Crossing den Spencer-Golf. Bei Meile 262 wird Tarcoola erreicht, wo Gold, Kupfer und Gips in abbauwürdiger Menge gefunden sind. Bei Meile 380 tritt die Bahn in die große Sandregion ein, bei Meile 428 in das berüchtigte Nullarborgebiet, das 600 Fuß über dem Meere liegt. 330 Meilen weit, länger als irgendwo sonst in der Welt, läuft der Schienenweg hier völlig gradlinig, ohne die kleinste Kurve. Die Grenze Westaustraliens wird bei Meile 592 unter 30° 45′ überschritten. Bei Meile 850 endet die Ebene plötzlich und macht leicht gewelltem Land Platz, das sich bis Kalgoorlie fortsetzt, wo die Strecke nach Perth erreicht wird. Der höchste Punkt der Bahn, 107 miles vor Kalgoorlie, liegt 1354 Fuß über dem Meer. Auf der ganzen Strecke findet sich kein Tunnel.

(E. A. Box: „The Australasian trans-continental railway from Port August to Kalgoorlie“ im „Engineering“, 8. XII. 17, S. 677.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

#### Allgemeines.

Die Verteilung der Welthandelsflotte auf die Ozeane. Das amerikanische Schiffahrtsamt hat eine Aufstellung der Schiffsräumte der Welt gemacht. Das Ergebnis, aufgestellt

nach den im Oktober 1917 zur Verfügung gewesenen Quellen, war 48 000 000 t Tragfähigkeit an Schwergutladung, und zwar entfallen 31 000 000 t auf die Überseefahrt, 6 000 000 t auf die Binnenschiffahrt und Ostsee, 6 000 000 t auf Küstenfahrt, 5 000 000 t sind im Besitz der Mittelmächte.

In der atlantischen Fahrt sind im Kriege 25 000 000 t beschäftigt gewesen, die sich auf folgende Nationen verteilen:

| | |
|---|---|
| England | 13 000 000 t |
| Norwegen | 1 800 000 „ |
| Schweden | 860 000 „ |
| Dänemark | 690 000 „ |
| Holland | 1 200 000 „ |
| Vereinigte Staaten | 2 000 000 „ |
| Frankreich | 1 600 000 „ |
| Italien | 1 250 000 „ |
| Griechenland | 470 000 „ |
| Spanien | 750 000 „ |
| Portugal | 150 000 „ |
| Belgien | 280 000 „ |
| Südamerika | 600 000 „ |
| Japan | 100 000 „ |
| Rußland | 350 000 „ |

Auf dem Stillen Ozean schwimmen 4 500 000 t folgenden Nationen gehörig:

| | |
|---|---|
| England | 1 100 000 t |
| Norwegen | 50 000 „ |
| Holland | 275 000 „ |
| Vereinigte Staaten | 400 000 „ |
| Frankreich | 220 000 „ |
| Italien | 70 000 „ |
| Portugal | 50 000 „ |
| Rußland | 200 000 „ |
| Südamerika | 200 000 „ |
| China | 35 000 „ |
| Japan | 1 900 000 „ |

(Journal of Commerce.)

## Europa.

**Eckernfördes Eignung zum Ozeanhafen der deutschen Ostsee.** Die verhältnismäßig kleinen Ostseehäfen mit ihrem beschränkten Hinterlande können nicht jeder riesige Überseedampfer mit einigen wenigen Warensorten beladen. Es muß vielmehr eine Zusammenfassung zahlreicher kleinerer Ausfuhrsendungen durch Umladen in einen großen Überseedampfer und eine Verteilung stattfinden. Dieser Waren-„Umschlag" verlangt einen bequemen, geräumigen Hafen. In der engen Kieler Bucht, die schon durch die Kriegsmarine überlastet ist, fehlt es hierfür vollkommen am nötigen Wasser- und Uferraum. Daher muß zurzeit der Umschlag teils in Hamburg stattfinden — ein sehr beträchtlicher Umweg und eine erhebliche Gefährdung der Schiffe in dem vielbefahrenen, schwierigen Elbfahrwasser!, — teils erfolgt er in Kopenhagen, was die Verbindung mit Übersee verlängert, also Fracht und Waren verteuert und uns vom Ausland abhängig macht. Eckernfördes Lage bietet nun geradezu alles, was für einen solchen Platz an Voraussetzungen erforderlich oder wünschenswert ist: eine weite, geschützte Bucht; ein wie von der Natur zum Binnenhafen geschaffenes Wasserbecken im Windebyer Moor; wenige Kilometer südlich ein zweites, weit bedeutenderes Becken, den Wittensee, der einen unübertrefflichen Platz für Werften und industrielle Anlagen darstellt; und abermals nur wenige Kilometer weiter südlich, durch den Bau eines schnurgeraden Kanals zu erreichen, führt der Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Elbe: der Weg in die Nordsee sowohl wie die Verbindung mit dem mittel- und westdeutschen Kanalnetz. In Eckernförde liegen die natürlichen Verhältnisse so überaus günstig, als hätte die Natur der Menschenhand planmäßig vorgearbeitet.

(Deutsche Tageszeitung, 21. IV. 18.)

**Der Verkehr im Manchester Schiffahrtskanal** entwickelte sich folgendermaßen:

| | Ozeandampfer t | Schlepper t | Insgesamt t | Einnahmen Pfd. Sterl. |
|---|---|---|---|---|
| 1894: | 686 158 | 239 501 | 925 659 | 97 901 |
| 1913: | 5 457 218 | 322 943 | 5 780 161 | 654 937 |
| 1917: | 3 843 324 | 309 430 | 4 152 754 | 861 996 |

(Timber Trades Journal, 23. II. 18.)

**Freihafen Petersburg?** Eine Beratung der Vertreter großer Industrie- und Handelsverbände war der wirtschaftlichen Wiedergeburt Petersburg im Zusammenhang mit der Errichtung eines Freihafens gewidmet. Eine große Gefahr droht Petersburg in seiner Eigenschaft als Hafen und Industriezentrum in dem künftigen Wettbewerb der von Deutschland eroberten Hafenstädte. Vor dem Kriege entfiel ein bedeutender Bruchteil der gesamten Ein- und Ausfuhr der Ostseehäfen auf Petersburg. Sollen Handel und Industrie nicht geschädigt werden, so muß diese Beteiligungsquote erhalten bleiben, was nur durch Errichtung eines Freihafens möglich ist. Als Freihafen besitzt Petersburg manche Vorzüge vor anderen Städten des Baltikums, wie seine Nähe zum Verbraucherzentrum, das große Eisenbahn- und das Wasserstraßennetz[1]). Dazu kommen die großen natürlichen Reichtümer des Nordens: die Ausnutzung der Wasserkräfte des Seegebietes und der Wasserfälle, sowie die Vorkommen bituminösen Schiefers. Es wurde ein Ausschuß zur Ausarbeitung des Projektes: „Petersburg als Freihafenstadt" gebildet.

(A. Michailow im „Petrogradskoje Echo", 10. IV. 18.)

**Bulgariens Seeverkehr im Schwarzen Meer.** Am Schwarzen Meer besitzt Bulgarien im ganzen 8 Häfen, deren bedeutendste Burgas und Varna sind. Die Güterbewegung dieser 8 Hafenplätze stieg in der Einfuhr von 266 000 t im Jahre 1910 auf 321 000 und 303 000 t in den Jahren 1911 und 1912. Sehr viel stärker war der Zuwachs in der Ausfuhr, die 1909 erst 303 000 t, 1911 hingegen 652 000 t und 1912 (Kriegsjahr) 423 000 t betrug. Der Gesamthafenverkehr der 8 Schwarzen-Meer-Häfen belief sich 1912 auf 2500 Dampfer und 4000 Segler. Während des Weltkrieges ging der Seeverkehr stark zurück. Varna sah 1915 nur 480 Schiffe mit einer Einfuhr von 35 000 t und einer Ausfuhr von 6600 t. Mit der Befriedung des Schwarzen Meeres dürfte der bulgarische Seeverkehr sich schnell wieder heben und über die besten Friedensziffern hinauswachsen, da ein größerer Teil des ukrainischen Handels mit den Zentralmächten sich über Bulgarien — besonders seit der Angliederung der Dobrudscha — vollziehen wird.

(Wirtschafts-Ztg. der Zentralmächte, 19. IV. 18.)

**Batums Bedeutung als Exporthafen.** Aus Batum, dem durch den Brest-Litowsker Friedensvertrag an die Türkei zurückgefallenen und am 13. April von dieser besetzten Schwarzmeerhafen, betrug die Hauptausfuhr im letzten Friedensjahr 1913:

| | Tonnen | Wert in Pfd. Sterl. |
|---|---|---|
| Petroleum und Erzeugnisse daraus | 624 022 | 2 817 300 |
| Manganerz | 429 000 | 399 800 |
| Wolle | 4 492 | 222 800 |
| Korn und Mehl | 28 047 | 201 900 |
| Kokons und Rohseide | 1 238 | 207 700 |
| Süßholz | 24 291 | 145 700 |

[1]) In bezug auf gute Eisverhältnisse würde aber Libau, in bezug auf gute Lage zum Hinterland Riga als Freihafen Petersburg vorzuziehen sein. Anm. d. Schriftl.

Zinkblech und Maschinen waren die Haupteinfuhrgüter. Der nicht-russische Schiffsverkehr des Hafens war in der Hauptsache englisch. (Economist, 9. III. 18.)

**Bildung einer russisch-japanischen Dampferlinie.** Zur Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen Japan und Odessa hat sich eine Gesellschaft gebildet, die mit Kapitalien aus beiden Ländern arbeitet. Sie hofft, nach dem Krieg einen geregelten Austausch der russischen Rohstoffe gegen japanische Industrieprodukte zu ermöglichen. — Inzwischen ist allerdings manches geschehen, was diesen Plan beeinflussen wird, u. a. gehört Odessa vorläufig nicht mehr zu Rußland.
(Der neue Orient, Bd. II, S. 585.)

### Asien.

**Eine japanische Dampferlinie Bombay—Marseille** der Osaka Shosen Kaisha mit monatlichem Dampferdienst sollte im April oder Mai ins Leben treten.
(London and China Telegraph, 25. III. 18.)

**Neuer japanischer Handelshafen.** Tokioter Geschäftsleute planen die Errichtung eines neuen großen japanischen Handelshafens, der als Basis für die Verschiffungen zwischen Osten und Westen dienen soll, und zwar denkt man daran, Ominato, einen Kriegshafen in Aomori, hierzu zu wählen. Die Bahnen, welche diesen Hafenort mit dem Mittelpunkt des japanischen Reiches verbinden sollen, sind fast fertiggestellt.
(Journal of Commerce, 4. IV. 18.)

**Ausbau des Hafens Hanoï.** Der Generalgouverneur von Indochina machte die Mitteilung, daß die Regierung beabsichtige, aus Hanoï einen großen Hafen mit modernen Einrichtungen zu machen; die mit Ausarbeitung der Pläne beauftragten Ingenieure haben Paris schon verlassen.
(Der neue Orient, Bd. II, S. 579.)

**Begünstigung Manilas auf Kosten Hongkongs durch die amerikanische Schiffahrt.** Die größte amerikanische Reederei im Stillen Ozean, die Pacific Mail Steamship Co.", verlegt ihr Hauptquartier von Hongkong nach Manila. Ausschlaggebend dafür war, daß sich der Seeverkehr zwischen Amerika und Indien immer mehr entwickelt, so daß Hongkong als Anlaufhafen bald nicht mehr in Betracht kommt. Wenn es auch zu viel wäre zu behaupten, daß die Bedeutung Hongkongs zurückgeht, so wird doch eine Aufgabe dieses Hafens durch die amerikanischen Dampfer eine gewisse Wirkung ausüben, um so mehr als auch Japan sein Hauptgewicht auf die Fahrt über den Stillen Ozean verlegt und dabei Hongkong gleichfalls ausschalten wird. (Der neue Orient, Bd. III, S. 47.)

**Ausbau des Hafens von Belawan (Niederld.-Indien).** Im indischen Budget für das Jahr 1918 ist ein Betrag von 980 000 Gulden für den Ausbau der Hafenanlagen von Belawan ausgeworfen, wo ein großer Ozeanhafen geschaffen werden soll durch Vertiefung der Mündung des Belawanflusses auf 9½ Meter, wofür 690 000 Gulden angesetzt sind. Gegen den Plan sind verschiedene Stimmen laut geworden; es sind Bedenken gegen die Rentabilität geäußert, und man hat die zu erwartende Zahl von Schiffen auf einen Tonnengehalt von nur 140 000 Tonnen im Jahr geschätzt, während der Kolonialminister den Raumgehalt mit 250 000 beziffert. Dann befürchtet man, daß der Hafen immer nur ein Gezeitenhafen bleiben wird, d. h., daß die Ausbaggerung auf eine Tiefe von 28,5 Fuß, also 9,5 Meter, unter Niederwasser nicht genügend sein wird. Der Standpunkt der Regierung von der Notwendigkeit der Arbeiten wird durch das Drängen aller Handelskreise gestützt. Die bedeutendsten Pflanzervereinigungen und Handels- und Schiffahrtsgesellschaften sind für die Ausführung eingetreten; sie haben in einer Veröffentlichung ihre Meinung dahin zusammengefaßt, daß durch die Eisenbahnfrachten, die Lotsen- und Kaigebühren, die Rentabilität gesichert sei. Gerade um Belawan herum ist ein großes Absatzgebiet vorhanden, das einer bedeutenden Entwicklung fähig ist, wenn die Verschiffungsmöglichkeiten durch die Hafenbauten erleichtert werden. Der Widerstand gegen Belawan scheint auf eine Gruppe zurückzuführen zu sein, die sich für Hafenanlagen in der Aroebai interessiert.
(Der neue Orient, Bd. II, S. 578.)

**Französische Seehafenpläne in Arabien** sind im Gange. Die kleine Kolonie Scheich-Said auf der arabischen Seite des genannten Meerbusens zwischen Hodeida und Aden, die seit 1870 Frankreich gehört, könnte ein wichtiger und aussichtsreicher Hafen werden; die Umgegend ist reich an Schwefel-, Kupfer-, Kohlen- und sonstigen Minerallagern, selbst Gold wird dort gefunden. Scheich-Said ist ferner reich an Steinbrüchen und verfügt über größere Wälder von Nutzhölzern. Der Hafen, der eine Ausdehnung von 165 ha und eine Tiefe von 18 m besitzt, könnte durch geringe Konstruktionsarbeiten zu einer Dampferstation ausgebaut werden, die selbst nicht Port-Said nachstehen würde. In Verbindung damit würde es der Erbauung eines Kanals bei Turba bedürfen, der schon im Jahre 1868 in Aussicht genommen war und eine natürliche und notwendige Vervollständigung des Kanals von Suez darstellen würde, denn seine Ausführung würde die Verkürzung des Weges nach dem Osten um 18 Stunden bedeuten. (Der neue Orient, Bd. II, S. 569.)

### Afrika.

**Die Einnahmen der Sueskanal-Gesellschaft** betrugen in den ersten drei Monaten 1918 19,89 (i. V. 16,90) Mill. Frcs. Bekanntlich ist am 1. Januar eine Erhöhung der Kanalabgaben (die dritte seit Kriegsbeginn) in Kraft getreten.
(Dtsch. Levante-Ztg., Nr. 8, S. 229.)

**Die algerischen Seehäfen im Kriege** wiesen folgende Verkehrsentwicklung auf (in 1000 t):

| | 1913 | | 1914 | | 1915 | | 1916 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnage der Schiffe | Gewicht der Waren | Tonnage der Schiffe | Gewicht der Waren | Tonnage der Schiffe | Gewicht der Waren | Tonnage der Schiffe | Gewicht der Waren |
| Bone | 1822 | 700 | 1630 | 466 | 959 | 391 | 1155 | 555,5 |
| Philippeville | 1412 | 357 | 914 | 222 | 731 | 208 | 735 | 260 |
| Bougie | 1198 | 409 | 932 | 321 | 697 | 267 | 479 | 280 |
| Djidjelli | 508 | 54 | 399 | 40 | 173 | 27 | 111 | 30 |
| Collo | 183 | 24 | 210 | ? | 138 | 5 | 74 | 11 |
| La Calle | 106 | 16 | 50 | 14 | 5 | 3 | 5 | 4 |

(A. Pawlowski: „Les ports de l'Algérie orientale" in „Le génie civil", 9. III. 18, S. 157—163).

### Amerika.

**Neue brasilianische Dampferlinie.** Der Brasilianische Lloyd hat eine neue Linie von Brasilien nach Argentinien, Uruguay und Chile eröffnet, auf der er beschlagnahmte deutsche Schiffe verkehren läßt.
(Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 8. II. 18.)

## b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Der mecklenburgische Elbe-Ostseekanal.** Zur Erschließung der Mecklenburgischen Lande, deren Industrie in den letzten 25 Jahren raschen Aufschwung genommen hat, und deren landwirtschaftliche Erzeugnisse einer billigeren Verkehrsmöglichkeit bedürfen, hat sich in Wismar ein Verein gegründet für den Bau eines Elbe-Ostsee-Kanals. Der Kanal soll beim Seeindustriehafen in

Wismar beginnen, an dem Dorf Mecklenburg vorbei in den Schweriner See führen, von hier aus bis Neustadt dem alten Störkanal und schließlich der neuen Elde bis Dömitz folgen. Störkanal und Elde sind zurzeit für Schiffe von 75 bis 120 t befahrbar; dem Ausbau für 600-Tonnen-Schiffe stehen Schwierigkeiten nicht im Wege, die nur auf der 15 km langen Strecke vom Schweriner See bis zum Mühlenteich von Wismar drohen. Beim Dorf Mecklenburg ist nämlich ein Höhenunterschied von 27 m zu überwinden. Der Schweriner See liegt auf der Höhe, die die Wasserscheide zwischen Ost- und Nordsee bildet, liegt also höher als die Ostsee und kann nicht ohne weiteres mit ihr verbunden werden. Man plant die Anlage einer gewaltigen Doppelschacht-Schleuse, die in 50 Minuten ein Durchschleusen ermöglicht. Die Vorteile dieses Kanalplans für Mecklenburg springen in die Augen; aber auch seine Bedeutung als Bindeglied im Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes ist nicht zu unterschätzen. Die Entlastung der Eisenbahn in diesem toten Winkel würde sehr wesentlich sein. (Der Rhein, 22. III. 18, S. 75.) — Der Plan zu einem solchen Kanal ist übrigens alt und geht auf keinen Geringeren als Oliver Cromwell zurück, der Wismar den Schweden abkaufen wollte und im Zusammenhang hiermit einen Anschluß Wismars an die Elbe ins Auge faßte. In den letzten Jahrzehnten ist der Plan häufig, bisher jedoch stets vergeblich, erörtert worden[1]).

**Anschluß von Liegnitz an den Elbe-Oder-Kanal?** In einer Sitzung der Handelskammer Liegnitz berichtete der Syndikus Dr. Neuhaus über die Ausarbeitung einer Denkschrift über den Elbe-Oder-Kanal. Nach Möglichkeit sei dafür einzutreten, daß der Kanal nahe an Liegnitz herangeführt werde. Wenn auch dadurch die Baukosten sich etwas verteuerten, so könne das gegenüber der erhöhten Ergiebigkeit des Kanals nicht ins Gewicht fallen. Es müsse alles getan werden, um den schon seit 1897 bestehenden Bauplan nicht wieder einschlafen zu lassen.
(Die Wasserwirtschaft, 1918, Nr. 8, S. 132.)

**Großschiffahrts- und Kanalpläne im Memelgebiet und in Masuren.** Der Ostpreußische Provinzialverein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt läßt von Baurat Contag und Syndikus Fritz Simon-Königsberg eine Denkschrift anfertigen, die sich mit dem Memelstrom (Njemen) und seinen Verzweigungen beschäftigt. Von Königsberg aus erreicht man die Memel auf den Binnenwasserstraßen zwischen Memel und Pregel (Deime, Großer Friedrichsgraben, Seckenburger Kanal, Gilge), auch führt ein Weg von der Deimemündung über das Kurische Haff zu den Verästelungen des Memelstroms. Wünschenswert ist es nun, die Strecke Tilsit—Kowno—Grodno—Schara—Oginski-Kanal—Pripet bis zum Dnjepr für 1000-Tonnen-Schiffe auszubauen oder, falls dies auf große Schwierigkeiten stoßen sollte, doch mindesten für 600-Tonnen-Schiffe. Auch die Wilija von Kowno bis Wilna wäre möglichst in gleichen Zustand zu versetzen. Selbstverständlich wäre es dann nötig, auch die Wasserstraßen zwischen Memel und Pregel und den nach der Stadt Memel führenden König-Wilhelms-Kanal gleichfalls für 1000-Tonnen-Schiffe oder mindestens doch für 600-Tonnen-Schiffe auszubauen. Andere Pläne gehen darauf aus, den Augustowo-Kanal durch eine Binnenwasserstraße über den Spirdingsee und Lyck bei Augustowo zu erreichen und andererseits den masurischen Kanal von Johannisburg zum Narew fortzusetzen und so einen Anschluß an das polnische Stromgebiet Bug—Weichsel zu eröffnen. (Königsberger Allg. Ztg.)

[1]) Vgl. die Flugschrift des Elbe-Ostsee-Kanalbauvereins: „Der Elbe-Ostsee-Kanal", 1897 sowie „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", 1898, S. 44 und 92.

**Neuer Umschlagshafen der ungarischen Donau.** In Baja will die ungarische Regierung noch in diesem Jahre eine große Umschlagstation erbauen zur Erleichterung des Verkehrs zwischen der Donau und den jenseits gelegenen Landesteilen. Die Schiffsstation wird mit der Bahnstation durch eine besondere Eisenbahnlinie verbunden werden.
(Deutscher Außenhandel, 10. IV. 18, S. 57.)

**Regulierung der Loire.** Veranlaßt durch die Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr sucht man auch in Frankreich die Binnenschiffahrt als Transportmittel besser auszunützen. Die für den Ausbau der Loire werbende Gesellschaft „La Loire Navigable" teilt mit, daß die Arbeiten oberhalb Nantes gut fortschreiten. Es sei jetzt schon erreicht, daß der gesamte Kohlentransport von Nantes nach Angers mit Schleppzügen ausgeführt werde. Ferner organisiert man die Ausnützung des Kanals Brest—Nantes, des Canal du Midi und der mittelfranzösischen Kanäle.
(Die Wasserwirtschaft, Nr. 8, S. 132.)

## Asien.

**Die Schiffahrtsverhältnisse in Mesopotamien** ändern sich bekanntlich mit den Jahreszeiten sehr bedeutend, da die Wasserführung des Euphrat und Tigris ungewöhnlich starke Schwankungen durchmacht. Die Verkehrsbrennpunkte Hit am Euphrat und Bagdad am Tigris, 930 bzw. 900 km von der gemeinsamen Mündung entfernt, weisen folgende Abflußverhältnisse auf:

| | Geringste Wassermenge (Okt.) | | Größte Wassermenge (April) | |
|---|---|---|---|---|
| | cbm/sek. | Wassertiefe in m | cbm/sek. | Wassertiefe in m |
| Hit . . . . . | 250 | 2 | 3000 | 5 |
| Bagdad . . . . | 300 | 1,5 | 4000 | 7,5 |

Die mittlere Abflußmenge in cbm/sek ist die folgende:

| | Jan. | Febr. | März | April | Mai | Juni | Juli |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hit . . . . . | 500 | 1000 | 1250 | 2750 | 2500 | 1750 | 1000 |
| Bagdad . . . . | 450 | 1400 | 1750 | 3000 | 2750 | 1750 | 1000 |

| | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Mittel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hit . . . . . | 550 | 450 | 400 | 500 | 500 | 1095 |
| Bagdad . . . . | 500 | 400 | 300 | 400 | 450 | 1180 |

(R. H. Hoeffelmann: „De herbevloeiing van Mesotamië" in „De Ingenieur" (Haag), 23. III. 18, S. 199.)

**Die Dampferschiffahrt** auf dem oberen Jangtse empfiehlt Kapt. P. A. Lapicque im „Bulletin Économique de l'Indochine" zu verbessern. Die 1908 gegründete „Szechuan Navigation Co." arbeitete wenig zufriedenstellend. Seit 1914 wurden erfolgversprechende Versuche mit neuen Schiffstypen gemacht, mit denen man von Mitte April bis Ende Oktober, vielleicht selbst bis Ende Dezember einen Verkehr aufrecht erhalten zu können hofft, während im Winter der zu niedrige Wasserstand die Schiffahrt verbietet. Itschang ist meist der Endpunkt; man hofft künftig bis Suifu hinaufgelangen zu können, wobei die Fahrt fluß aufwärts 6, flußabwärts 2 Tage dauert.
(Geographical Journal, Dezemberheft 1917, S. 459.)

**Chinesische Dampfer auf dem Westfluß (Jangtse).** In Hongkong wurden vier Dampfer der Englischen „West River Steamship Co." an ein chinesisches Syndikat verkauft. Die Gesellschaft hat auch noch andere Fluß- und Küstendampfer erworben und plant besonders einen Verkehr zwischen Hongkong, Canton und Wutschou.
(Journal of Commerce, 1. III. 18.)

**Die Wiederherstellung** des Kaiserkanals in China wird als eine japanisch-amerikanische Unternehmung betrieben. Als Hauptbeteiligte kommen in Betracht: Das chinesische „Bureau Impérial des Eaux" sowie in Vertretung der amerikanischen „International Corporation" die Firma

Siemiß-Carey & Co. Dieses Unternehmen bedeutet die erste amerikanisch-japanische Anstrengung in China. Die zur Ausführung der Arbeiten flüssig zu machende Summe beträgt 1 200 000 Pfd. St., wovon Amerika 700 000 Pfd. St. und Japan 500 000 Pfd. St. zur Verfügung stellen. Die Anleihe ist nach zwanzig Jahren kündbar und wird vom fünften Jahre an amortisiert. Die aufgebrachten Summen sollen hauptsächlich dazu verwendet werden, die in den Provinzen Petschili und Schantung gelegenen Teile des großen Kanals wieder schiffbar zu machen. Die Strecke, die der Kaiserkanal in der Provinz Schantung durchläuft, beträgt 805 Kilometer. Man glaubt, daß durch die Wiederherstellung des Kanals 940 000 Hektar Land wieder urbar gemacht werden könnten.

(Basler Nachrichten, 18. III. 18.)

### Afrika.

**Englische Absichten auf die Flußschiffahrt in der Kongo-Kolonie.** Die belgische Kongo-Regierung scheint einen wichtigen Bestandteil ihres Einflusses auf die Entwicklung der Kolonie zu verlieren, da der belgische Kolonialminister beabsichtigt, die äußerst wichtige Flußschiffahrt, die bis jetzt durch staatliche Dampfer betrieben wurde, der Privatinitiative zu überlassen mit der Begründung, daß die bisherige Verwaltungsform wenig günstige Ergebnisse gezeitigt habe. Es liegt der Verdacht vor, daß starke englische Hände die Binnenschiffahrt im Kongo an sich zu reißen suchen. Vor geraumer Zeit verlautete schon gerüchtweise, die große englische Firma Lever Brothers beabsichtigte eine Interessenahme an der Flußschiffahrt. (Neptune, Antwerpen-London.)

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Luftpostverkehr Wien—Lemberg.** Für die Luftverkehrslinie Wien—Lemberg wurde vom 31. März bis auf weiteres folgender Fahrplan festgesetzt:

| | | |
|---|---|---|
| ab 5 Uhr 30 Min. früh | Aspern | an 4 Uhr 30 Min. nm. |
| an 9 Uhr, ab 9.30 vm. | Krakau | an 1 Uhr, ab 1.30 nm. |
| an 12 Uhr 30 Min. nm. | Lemberg | ab 10 Uhr vm. |

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., Nr. 29, S. 310.)

**Luftpostverkehr Livland—Estland—Finnland.** Es ist zu erwarten, daß in nicht ferner Zukunft ein Luftpostverkehr Riga—Pernau—Reval—Helsingfors eingerichtet werden wird. (Pernauer Zeitung.)

**Eine dänische Luftpostlinie** Kopenhagen—Odense—Moding—Aarhus—Skagen ist Mitte Mai dem Betrieb übergeben worden. (Frankfurter Ztg., 3. V. 18.)

**Schwedisches Luftverkehrsnetz.** Die Flugzeugfabrik Dr. Thulin hat die Erlaubnis erhalten auf nachstehenden Linien einen Luftverkehr zu eröffnen: Stockholm—Nyköping—Norrköping—Linköping—Vadstena—Hjo, Linköping—Eksjö—Wexiö, Hesleholm—Eslöv—Lund—Malmö, Göteborg—Alingsas—Falköping, Malmö—Landskrona—Helsingborg—Aengelholm—Halmstad—Falkenberg—Varberg—Göteborg, Stockholm—Gotland. Zunächst werden nur Versuchsflüge stattfinden.

(Stockholms Tidningen, 21. III. 18.)

### Amerika.

**Ein ständiger Luftpostverkehr New York—Washington** ist am 15. April eröffnet worden. Das Kriegsdepartement hat hierfür 8 Flugzeuge zur Verfügung gestellt, die von Armeefliegern geführt werden.

(Le populaire, 1. III. 18.)

## IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Die schwedische Großstation für drahtlose Telegraphie,** die schon seit 1915 geplant, soll nach dem Beschluß der schwedischen Admiralität in Karlsborg errichtet werden. Die Reichweite wird 5000 km betragen. Die Höhe ist mit 210 m vorgesehen. Die Kraft wird durch den Wasserfall des Trollhättan geliefert werden, doch wird eine elektrische Hilfszentrale gebaut für den Fall, daß die Wassermenge des Trollhättan nicht ausreicht. (Dagens Nyheter.)

**Die Fertigstellung der norwegischen Großstationen** für drahtlose Telegraphie bei Stavanger und Naerbo für den direkten Verkehr mit Amerika ist erfolgt. Die Inbetriebsetzung wird stattfinden, sobald die Vereinigten Staaten sich hierzu bereit erklären.

(Berlingske Tidende, 5. IV. 18.)

**Eine Verstaatlichung der Funkentelegraphie in der** Ukraine ist in Aussicht genommen.

(Tag, 28. III. 18, Ab.)

### Asien.

**Verbesserung des japanischen Telegraphenverkehrs** mit Korea. Zur Erleichterung des Nachrichtenverkehrs zwischen Japan, Korea und der Südmandschurei hat die japanische Regierung umfassende Pläne. Noch in diesem Jahre soll ein zweites Kabel von Fusan nach Shimonoseki und eine zweite Telegraphenlinie von Shimonoseki nach Tokio sowie von Fusan nach Söul gelegt werden. Weiter will man die drahtlose Station in der Südmandschurei soweit ausbauen, daß sie unmittelbar mit Japan verkehren kann. Aus finanziellen Gründen soll der Ausbau erst 1919 stattfinden. Auf diese Weise wird man zwei Leitungen Tokio—Söul, dazu den direkten drahtlosen Verkehr Tokio—Söul haben. Nachrichten für das Gebiet südlich von Liaoyang werden dann über das Kabel Dairen—Sasebo, die für den nördlichen Teil über Korea gehen.

### Afrika.

**Telegraphenleitung Tetuan—Larasch.** Die hauptsächlichsten Arbeiten für die Herstellung einer telegraphischen und telephonischen Verbindung zwischen den zwei wichtigsten Orten des Schutzgebiets sind vollendet. Man hofft, binnen kurzem den öffentlichen Betrieb zur Durchführung auf der ganzen Linie bringen zu können.

(Der neue Orient, Bd. II, S. 570.)

### Amerika.

**Telefunken-Verkehr Deutschland—Argentinien.** Eine Großstation für drahtlose Telegraphie ist den Siemens-Schuckert-Werken und der mit ihnen verbündeten Ges. f. drahtlose Telegraphie von der argentinischen Regierung konzediert worden. Sie wird imstande sein, über 13 000 Kilometer Luftlinie hinweg unmittelbar mit Nauen Depeschen zu wechseln.

(Journal télégraphique, 25. IV. 18, S. 63.)

**Neue Stationen für Funkentelegraphie in Bolivien** sind eröffnet worden in Concepcion (Nuflo de Chávez), San Ignacio (Velasco), Villa Bella (Vaca Diez) und Trinidad (Beni). (Journal télégraphique, 25. III. 18, S. 47.)

**Eine drahtlose Station in Cachendo bei Arequipa** (Peru) ist am 8. Dezember 1917 eingeweiht worden. Die Station ist, gleich den meisten Funkenstationen Südamerikas, nach dem System Telefunken gebaut. Noch vor Kriegsausbruch sind die einzelnen Teile der Station von der Telefunkengesellschaft an die peruanische Regierung geliefert worden. Die Station von $7^1/_2$ KW-Antennen-

energie steht sowohl mit der Hauptstadt des Landes, Lima (800 km), als auch mit Iquitos am Amazonenstrom (1500 km) in Verbindung. Im letzteren Fall liegt die Andenkette mit mittleren Höhen von 6000 m im Wege der Wellen. Der Verkehr mit Lima ermöglicht über die Telefunkenstation Manaos am Amazonas die Verbindung mit Para an der Mündung des Amazonenstromes (3300 km). Cachendo steht ferner im Verkehr mit allen Telefunkenstationen in Bolivia, Argentinien, Paraguay, Uruguay, Chile, Brasilien usw., die sich innerhalb einer Reichweite von 2200 km befinden. Später wird Cachendo mit noch einer Reihe neu zu erbauender Telefunkenstationen verbunden werden, deren Aufbau noch in diesem Jahre vor sich gehen wird. Wie wichtig die Funkentelegraphie gerade für die Erschließung der dortigen Gegenden ist, erkennt man aus dem Umstand, daß die Post für den Hin- und Rückweg von der Hauptstadt bis zu kleinen Orten des Binnenlandes 3 bis 4 Monate braucht und daß Telegraphendrähte bei den häufigen Ungewittern der Anden und dem Pflanzenwuchs der Urwaldriesen immer wieder der Zerstörung ausgesetzt sind. Das Ergebnis der Stationstätigkeit ist viel weiterreichend gewesen, als man in peruanischen Regierungskreisen gehofft hatte. Abgesehen davon, daß sie für Peru die Bedeutung eines vorgeschobenen Postens für die nationale Verteidigung hat, wird die Station Cachendo die Hauptstadt Lima mit den Orten des südlichen Binnenlandes verbinden und dadurch ein wichtiger Faktor für die Erhaltung und Entwicklung von Industrie und Handel daselbst werden.

(Mitteilung der Ges. f. drahtlose Telegraphie.)

# Bücherbesprechungen.

Die Zukunft der deutschen Kolonien. Herausgegeben von Dr. Adolf Grabowsky und Dr. Paul Leutwein. Zweites Ergänzungsheft der Halbmonatsschrift „Das neue Deutschland". Verlag Friedrich Andreas Perthes, Gotha, 1918. Preis 3 Mark.

Wie Staatssekretär Solf in einem einleitenden gedankenreichen Briefe zu diesem umfangreichen Sammelheft bemerkt, verfolgt es den Zweck, „zur Belebung und Vertiefung des kolonialpolitischen Verständnisses und zur Stärkung des kolonialpolitischen Wollens beizutragen." Darüber hinaus sollen aber die Richtlinien für Deutschlands koloniale Zukunft gezeichnet werden, wie sie sich eine Anzahl klar denkender und erfahrener Politiker vorstellen.

Den größten Teil des Raumes nehmen Betrachtungen umfassender Art ein. Sie weisen fast alle auf das vielbesprochene und nun zum Gemeingut aller Kolonialfreunde gewordene Mittelafrika hin. Nur das Problem des indischen Ozeans und die Südsee haben eine gesonderte Behandlung erfahren. Desgleichen ist der Frage der Flottenstützpunkte ein eigener Aufsatz gewidmet.

Hinsichtlich der Materie sind die wirtschaftspolitischen Gesichtspunkte am eingehendsten bearbeitet. Sie stehen wohl auch mit Recht im Vordergrund des kolonialen Meinungsaustausches. Daneben sind aber die Fragen der Bevölkerungspolitik, des Verkehrswesens, der Missionsarbeit, der kolonialen Presse keineswegs vernachlässigt. Auch der aufopfernden, nach allen Richtungen verdienstvollen Tätigkeit der Schutztruppen wird in einem längeren Aufsatz gedacht.

Neben den beiden Herausgebern haben — der Reihenfolge der Aufsätze nach — folgende Herren Beiträge geliefert: Emil Zimmermann, Dr. Ludwig Quessel, Dr. F. O. Karstedt, Hauptmann A. Keil, Geheimrat Baltzer, Dr. Carl Peters, Dr. A. Zintgraff, Dr. R. Thurnwald, Otto Riedel, Dr. W. Wrabec, Prof. Dr. Schmidlin, Prof. Dr. J. Richter, Dr. Hanns Martin Elster.

Die Arbeiten stehen sämtlich auf hoher Stufe. Trotz teilweise verschiedenartiger Anschauungen zeigen sie verständnisvolle Einordnung in den großen Rahmen der Kolonialpolitik unter Ausschaltung von Sonderinteressen. Diese selbst ist aber nach Leutwein wieder im Rahmen der gesamten weltpolitischen Aufgaben Deutschlands behandelt worden. Somit verdient das wertvolle Heft eine Verbreitung weit über den Rahmen der kolonialen Kreise hinaus. Red.

Dr. J. Remme: „Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut". Moderne Wirtschaftsgestaltungen, herausgegeben von Kurt Wiedenfeld, Heft 5. Bonn, A. Marcus und E. Webers Verlag, 1918. Preis brosch. 3,30 Mark.

Die ehedem stark unterschätzte Bedeutung der Binnenschiffahrt für das weltwirtschaftliche Geschehen erfreut sich infolge des Krieges einer besseren Würdigung. So sind auch Monographien über mehr lokale Fragen der Binnenschiffahrt heut gern willkommen zu heißen. Die vorliegende fleißige Studie bringt für das Saale- und Unstrutgebiet alles auf die Flußschiffahrt Bezügliche von Wichtigkeit. H.

Prof. Dr. Jul. v. Gierke: „Die deutsche Hanse". Rede zur Feier des Geburtstages Sr. Maj. des Kaisers und Königs, gehalten in der Aula der Kgl. Albertus-Universität zu Königsberg i. Pr. am 27. Januar 1918. Stuttgart, Ferd. Enke, 1918. Preis 1,20 Mark.

In reizvoller Darstellung legt diese Rede die rechtlichen Verhältnisse dar, unter denen die deutsche Hanse in Rußland, England, Flandern und in den skandinavischen Ländern tätig war. An Hand des geschichtlichen Materials, das an so manchen im Weltkrieg wieder genannten geographischen Namen anknüpft und deshalb in vieler Hinsicht heut unerwartet modern anmutet, wird gezeigt, wie die Hanse sich aus einer Vereinigung niederdeutscher Kaufleute im Ausland erst um die Wende des 13. Jahrhunderts zu dem bekannten Städteverein entwickelte, der dann nach einer längeren, durch Lübecks Unterwerfung unter dänische Schutzherrschaft (4. Juli 1307) bedingten, ernsten Störung zu jener stolzen Macht des ausgehenden 14. und des 15. Jahrhunderts emporwuchs. Höchst zeitgemäß berührt die Erinnerung, daß der Hanse-Kaufmann einst in England mehr als der englische begünstigt wurde, zeitgemäß auch die von den Hansestädten am 20. Januar 1358 und 7. September 1361 beschlossenen Handelssperren gegen Flandern und Dänemark. Die Rede folgt der Entwicklung der Hanse im wesentlichen leider nur bis zu ihrem Höhepunkt (1370). v. Gierke definiert die Hanse dieser Zeit als einen „wirtschaftlichen Verein niederdeutscher Städte". Mit Recht wird die „meisterhafte Politik" der Hansestädte gerühmt, und wie eine Mahnung an das heutige Deutschland berührt die Bemerkung (S. 28), daß die Hanse ihre erstaunlich große Macht in der Hauptsache nur ihrer „genauen Kenntnis des Auslands" verdankte. R. Hennig.

Das nächste Heft wird Anfang Juli als ein Doppel-Sonderheft erscheinen, das

**„Die neuen Randstaaten im Osten"**

behandeln wird.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": i. V. Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

# Abschluss
# der **DEUTSCHEN BANK**, Berlin

## Besitz — am 31. Dezember 1917 — Verbindlichkeiten

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bargeld, Sorten, Zinsscheine und Guthaben bei Abrechnungsbanken | | | 496 599 508 | 65 | Grundvermögen | | | 275 000 000 | |
| Guthaben bei Banken und Bankfirmen | | | 509 630 203 | 08 | Rücklagen | | | | |
| Wechsel und unverzinsliche Schatzanweisungen | | | 3 053 231 847 | 30 | gesetzlich vorgeschriebene | 173 388 031 | 30 | | |
| Verzinsliche Deutsche Schatzanweisungen | | | 201 094 382 | 88 | freie | 51 611 968 | 70 | 225 000 000 | |
| Report- und Lombard-Vorschüsse gegen börsengängige Wertpapiere | | | 600 017 130 | 13 | | | | 500 000 000 | |
| (darunter 500 Millionen an Städte und sonstige Körperschaften) | | | | | Gläubiger in laufender Rechnung | | | | |
| Vorschüsse auf Waren und Warenverschiffungen | | | 120 537 306 | 43 | Verpflichtungen für eigene Rechnung | 49 440 944 | 96 | | |
| (davon am Abschlußtage durch Waren, Verschiffungs-Papiere usw. gedeckt 113 Millionen) | | | | | seitens der Kundschaft bei Dritten benutzte Kredite | 20 118 169 | 50 | | |
| Eigene Wertpapiere | | | | | Guthaben deutscher Banken und Bankfirmen | 287 888 800 | 31 | | |
| Gesamtbestand M. 52 680 771.10 | | | | | Einlagen auf gebührenfreier Rechnung innerhalb 7 Tagen fällig M. 2 087 195 692.26 | | | | |
| Anleihen des Reichs und der Bundesstaaten | | | 38 591 818 | 63 | darüber hinaus bis zu 3 Monaten fällig „ 1 054 889 065.23 | | | | |
| | | | 5 019 702 197 | 10 | nach 3 Monaten fällig „ 479 220 379.37 | 3 621 305 136 | 72 | | |
| sonstige bei der Reichsbank beleihbare Wertpapiere | 6 795 693 | 30 | | | sonstige Gläubiger innerhalb 7 Tagen fällig M. 1 211 081 217.23 | | | | |
| sonstige börsengängige Wertpapiere | 6 661 449 | 92 | | | darüber hinaus bis zu 3 Monaten fällig „ 85 410 798.15 | | | | |
| nicht notierte Wertpapiere | 631 809 | 25 | 14 088 952 | 47 | nach 3 Monaten fällig „ 394 063 705.37 | 1 690 555 720 | 75 | 5 669 308 772 | |
| Beteiligung an Gemeinschafts-Unternehmungen | | | 28 359 401 | 71 | Akzepte | | | | |
| Dauernde Beteiligungen bei anderen Banken und Firmen | | | 40 712 988 | 30 | eigentliche | 47 852 091 | 44 | | |
| Schuldner in laufender Rechnung | | | | | noch nicht eingelöste Schecks | 17 612 513 | 97 | 65 464 605 | |
| gedeckte | 937 935 170 | 99 | | | (außerdem: geleistete Bürgschaften 356 Millionen) | | | | |
| ungedeckte | 224 998 282 | 17 | 1 162 933 453 | 16 | Sonstige Verbindlichkeiten | | | | |
| (außerdem: Schuldner aus geleisteten Bürgschaften 356 Millionen) | | | | | Unerhobene Dividende | 1 499 971 | — | | |
| Bankgebäude | | | 44 000 000 | — | Dr. Georg von Siemens-Fonds für die Beamten | 9 111 145 | — | | |
| Sonstiger Grundbesitz | | | 1 | — | Rückstellung für Zinsbogensteuer | 1 025 000 | — | | |
| Verschiedenes | | | 1 | — | Übergangsposten der eigenen Stellen untereinander | 1 111 512 | — | 12 747 628 | |
| | | | | | Zur Verteilung verbleibender Überschuß | | | 62 275 989 | |
| | | Mark | 6 309 796 994 | 74 | | | Mark | 6 309 796 994 | 74 |

## Ausgaben — Gewinn- und Verlust-Rechnung — Einnahmen

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gehälter, Weihnacht-Zuwendungen an die Beamten, feste Bezüge des Vorstandes, Bezüge der Filialdirektionen und allgemeine Unkosten | 36 258 823 | 23 | | | Vortrag aus 1916 | | | 12 272 747 | |
| Kriegsfürsorge für die Beamten M. 10 302 345.08 | | | | | Gewinn auf Zinsen und Wechsel | 72 224 087 | 46 | | |
| Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten (Klub, Kantinen usw.) „ 1 141 233.64 | | | | | „ „ Sorten, Zinsscheine usw. | 955 677 | — | | |
| Beiträge der Bank zum Beamtenfürsorge-Verein „ 1 911 023.27 | 13 354 601 | 99 | | | „ „ Wertpapiere | 2 511 977 | 24 | | |
| Steuern und Abgaben | 6 858 648 | 97 | | | „ „ Gebühren | 33 533 939 | 70 | | |
| Zinsbogensteuer | 275 000 | — | | | „ „ Dauernde Beteiligungen | 3 088 229 | 21 | 112 313 910 | |
| Gewinnbeteiligung an den Vorstand usw. in Berlin | 3 202 308 | 32 | 59 949 382 | 51 | | | | | |
| Abschreibungen auf Einrichtung | 947 853 | 87 | | | | | | | |
| „ „ Bankgebäude | 1 413 432 | 58 | 2 361 286 | 45 | | | | | |
| Zur Verteilung verbleibender Überschuß | | | 62 275 989 | 09 | | | | | |
| | | Mark | 124 586 658 | 05 | | | Mark | 124 586 658 | 05 |

0.S- 380.6
EL WEL

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | Juni/Juli 1918 | Nr. 6/7

# Zur Einleitung.

Die Friedensschlüsse von Brest-Litowsk und Bukarest haben ganz Osteuropa in so grundlegender Weise politisch umgestaltet, wie es in gleich kurzer Zeit nie zuvor in der Geschichte der Fall war. Noch hat der Sturz des russischen Kolosses nicht wieder zu einer politischen Ruhelage geführt, und daß neue, gewaltige Umwandlungen bevorstehen, ist nur zu wahrscheinlich. Deutschland hat kein Interesse mehr an der Fortdauer der Wirren und der kriegerischen Zusammenstöße, Deutschland wünscht von Herzen, daß im gesamten Osten das friedliche Wirtschaftsleben so schnell und so umfassend wie möglich wieder in Gang kommt, es ist bereit dabei mitzuwirken, so gut es zurzeit geht. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten im neuen Osten sind so unendlich vielgestaltig und so riesenhaft groß, daß es sich trotz der noch höchst unklaren Verhältnisse wohl verlohnt, einen Ausblick auf die Probleme der Zukunft zu tun. Der gesamte „Neue Osten" von Finnland bis Persien wird in den nachstehenden Aufsätzen zum Gegenstand einer Betrachtung hinsichtlich seiner weltwirtschaftlichen Probleme gemacht. Mögen die Länder, die zu diesem „Neuen Osten" gehören, das in die Scheide gesteckte Schwert nun lange ruhen lassen und bis auf weiteres nur darauf bedacht sein, im friedlichen Wettbewerb die schweren Wunden vernarben zu lassen, die ihnen allen der Krieg schlug!

**Die Schriftleitung.**

## Der wirtschaftliche Wiederaufbau Polens[1]).

Von Dr. Adolf Grabowsky.

Es ist eine schon allgemein bekannte Tatsache, daß wir bis zum Kriege über die politischen Verhältnisse Rußlands nur sehr mangelhaft unterrichtet waren. Weniger geläufig ist schon, daß wir auch von den wirtschaftlichen Zuständen unseres Nachbarreiches nur eine sehr ungenaue Vorstellung hatten. In Anbetracht der außerordentlich regen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Rußland erscheint dies kaum verständlich. Aber wir müssen bedenken, daß es dem einzelnen Exporteur oder Importeur eben genügte, wenn er über den Spezialmarkt, der ihn interessierte, im Bilde war. Der Kaufmann vernachlässigt ja überhaupt leicht das Allgemeine zugunsten des Einzelnen — ein Zustand, dem die zwischenstaatlichen Verbände, die im Kriege gegründet wurden, mit Recht zu steuern suchen. Wir haben erkannt, daß ohne Übersicht des Ganzen auch eine rechte Einsicht im einzelnen nicht zu gewinnen ist. Damit ist die Wirtschaftswissenschaft, die vom Praktiker so gern verächtlich angeschaut wurde, glänzend gerechtfertigt.

In besonders seltsamen Vorstellungen bewegten wir uns über die Wirtschaft des russischen Polen, Kongreßpolens, wie wir es mit der gebräuchlich-

[1]) Von Werken, denen ich für diese Arbeit besonders verpflichtet bin, nenne ich L. K. Fiedler: „Polen (Königreich Polen) als Absatzgebiet für die mitteleuropäische Maschinen- und Bauindustrie" (Charlottenburg 1916, Selbstverlag des Verfassers), ein Werk, das in Abbildungen und Zahlentafeln das — allerdings sehr lückenhafte — statistische Material ausgezeichnet verarbeitet; ferner „Die Bedeutung Polens für Rußland" (Krakau 1917, Verlag des Obersten Polnischen Nationalkomitees), eine Sammlung verschiedener Aufsätze, in der der Beitrag von Dr. Z. Daszyńska-Golińska: „Russische Volks- und Finanzwirtschaft in Polen" hervorragt; schließlich das von der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung in Wien herausgegebene Sammelwerk „Das Königreich Polen vor dem Kriege (1815—1914)" (Wien und Leipzig 1917, Franz Deuticke) — das Werk ist vom Vorsitzenden der Freien Vereinigung Dr. Ludwig Ćwikliński herausgegeben worden, die Verfasser sind ebenfalls Polen. Vorwiegend auf polnische Quellen geht auch das vom Kaiserlich Deutschen Generalgouvernement Warschau herausgegebene „Handbuch von Polen, Beiträge zu einer allgemeinen Landeskunde" (Berlin 1917, Dietrich Reimer) zurück; es bietet deshalb im einzelnen wenig selbständige Forschung, so sehr es auch, trotz mancher Fehler, als knappe Übersicht begrüßt werden muß und so verdienstlich es auch ist durch seine zahlreichen Bilder und Karten. Manches boten für die vorliegende Arbeit die Zeitschriften „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" (Berlin), „Mitteleuropa" (Berlin), „Polnische Blätter" (Berlin) und „Polen" (Wien).

sten Bezeichnung in diesem Aufsatze nennen wollen. Man wußte wohl, daß die polnische Industrie in den letzten Jahren starke Fortschritte gemacht hatte, war aber doch immer noch der Meinung, Kongreßpolen sei in erster Linie Agrarland. Nun ist es zwar richtig, daß die Hauptbeschäftigungsart der Bewohner Kongreßpolens bis in die neueste Zeit die Landwirtschaft und die mit ihr zusammenhängenden Berufe Forstwirtschaft, Fischerei, Tierzucht und Jagd waren. Aber Kongreßpolen, das bis vor etwa dreißig Jahren noch Getreide ausführte, ist seitdem in immer steigendem Maße Getreideeinfuhrland geworden: im letzten Jahrzehnt vor dem Kriege mußten jährlich im Durchschnitt für 25 Millionen Rubel Getreide importiert werden. Es ist klar, daß damit eine vollkommene Verschiebung der wirtschaftlichen Grundlagen verbunden sein mußte. Um das Getreide bezahlen zu können, mußten Industrieerzeugnisse ausgeführt werden; andererseits aber waren wieder, um die Industrie zu speisen, große Mengen von Rohstoffen ins Land zu bringen. Über diesen Umschwung in der wirtschaftlichen Struktur des Landes waren wir uns durchaus im unklaren. Verschleiert wurde die Entwicklung allerdings durch die Tatsache, daß sich Import und Export Kongreßpolens zum größten Teil innerhalb des Russischen Reiches abspielten, nach außen hin also nur dem genauen Forscher, und auch diesem nur lückenhaft, bewußt wurden. Abnehmer für die polnischen Industriewaren war das weite Rußland, und auf der anderen Seite kam von Rußland das Getreide. Doch auch die Rohstoffe für die polnische Industrie wurden in erheblichem Umfang von Rußland geliefert.

Mit anderen Worten: Kongreßpolen, das vordem als halbprimitives Agrarland so gut wie autarkisch gewesen war — die Warenbedürfnisse wurden im wesentlichen durch Hausindustrie oder durch das Handwerk gedeckt —, erhielt mehr und mehr den Charakter eines wirtschaftlich unselbständigen Gebiets. Natürlich mußte es, vor den Toren des kapitalistischen Europa liegend, im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts starken Bedarf nach Industrieprodukten bekommen; der alte Zustand der Halbprimitivität war nicht zu bewahren. Und da Kongreßpolen in dem Dombrowabezirk über ein gehaltreiches Kohlenrevier verfügt und da es außerdem noch recht erhebliche Montanschätze aufweist, so war es selbstverständlich, daß sich eine eigene Industrie im Lande entwickelte. Dadurch war eine Verflechtung in die Weltwirtschaft, also ein Aufhören der vorherigen Autarkie, ebenfalls gegeben; denn alle Rohstoffe konnten natürlich nicht aus dem Lande genommen werden. Aber — und das ist der springende Punkt —, so unselbständig wie das Land wirtschaftlich wurde, brauchte es keineswegs zu werden. Es hätte nur neben seiner Industrie die Landwirtschaft weiter zu entwickeln brauchen, um immer noch als halbwegs autarkisches Land dazustehen. Doch hier legte sich Rußland ins Mittel. Unter allen Umständen wollte der Zarismus eine wirtschaftliche Selbständigkeit Kongreßpolens vermeiden; sie erschien ihm als die Vorstufe zur politischen Selbständigkeit. Um so mehr sah er hier eine Gefahr heranwachsen, als das Kapital, das in den russischen Industriebezirken angelegt war, so gut wie gar nicht aus russischer Hand stammte. Im Warschauer Industriebezirk, wo vor allem die Maschinenfabrikation zu Hause war, wo aber auch die Textilindustrie, die Papierindustrie, die chemische Industrie und die Zuckerindustrie in Frage kommen, war neben deutschem Kapital polnisches Kapital beteiligt. Im Lodzer Industriebezirk, der Hochburg der Textilindustrie, war in erster Reihe deutsches Kapital, dann auch jüdisches Kapital zu finden, im dritten Industriebezirk, dem von Sosnowice—Dombrowa, dem Sitz der polnischen Montanindustrie, aber auch einer nicht unbedeutenden Maschinenindustrie, war bunt durcheinander deutsches, französisches und belgisches Kapital angelegt.

Um Polen wirtschaftlich an Rußland zu ketten, bewirkte nun das Russische Reich eine Überflutung des Landes durch billiges russisches Getreide; die Differenzialtarife der russischen Bahnen waren das geeignete Mittel dafür. Auf diese Weise wurde die polnische Landwirtschaft, wenn auch nicht gerade ruiniert, so doch in ihrer Weiterentwicklung entscheidend unterbunden. Die landwirtschaftliche Bevölkerung mußte zu gleicher Zeit ihren Überschuß an die Städte abgeben, und das Industrieproletariat, das so entstand, veranlaßte ein weiteres Anwachsen der Industrialisierung.

Allerdings ist zuzugeben, daß auch das Deutsche Reich an dem Verfall der polnischen Landwirtschaft nicht ganz unschuldig ist. Das deutsche System der Einfuhrscheine hatte zur Folge, daß in Polen Mehl aus deutschem Getreide billiger zu kaufen war als Mehl aus polnischem Getreide. Auch ist zugunsten Rußlands anzuführen, daß es ursprünglich — und zwar in der Zeit von 1815 bis 1830, wo eine autonome polnische Regierung bestand, die die spezifisch polnischen Interessen in geschickter Weise wahrnahm — eine Polen durchaus günstige Tarifpolitik betrieben hat. Es gab eine Zollinie zwischen Rußland und Polen, aber einmal waren die Zölle fast durchweg nur geringfügig, und dann wirkten sie sehr zugunsten Polens. Die soeben aufwachsende polnische Baumwollindustrie wurde durch einen Wertzoll von 25 Proz. vor der Konkurrenz des Moskauer Bezirks geschützt, während die polnischen Textilwaren nach Rußland ungehinderten Eingang hatten. Auch hatte Polen das Recht des freien Transit für die Waren, die es dem asiatischen Markt zuführen wollte. Das alles hat der polnischen Industrie überhaupt erst auf die Beine geholfen. Dazu aber entwickelte die autonome polnische Regierung systematisch das industrielle Leben. Handwerker wurden von auswärts — namentlich von Deutschland — hereingeholt, man gewährte ihnen freien Boden und Baumaterial und ließ ihnen auch sonst alle möglichen Erleichterungen, wie Befreiung von Steuern und vom Militärdienst, zukommen. Daneben bestand eine blühende Landwirtschaft. Damals also war die Wirtschaft Kongreßpolens ge-

sund, sie war selbständig, soweit überhaupt ein Gebiet von der Größe Polens selbständig sein kann. Der Aufstand von 1830 vernichtete diesen Segen. Rußland ergriff die günstige Gelegenheit, um Polens selbständige Entwicklung zu brechen. Durch hohe Zölle wurde die Einfuhr polnischer Waren nach Rußland fast unmöglich gemacht. Die polnische Industrie ward dadurch so schwer getroffen, daß Rußland ohne Gefahr im Jahre 1851 die Zollgrenze nach Polen beseitigen konnte. Und nun begann recht eigentlich die wirtschaftliche Helotenrolle Polens im Russischen Reich. Gewiß stärkte sich in der Folgezeit die polnische Industrie ungemein, einmal durch den immer weiteren Ausbau des russischen Schutzzollsystems, namentlich in der Witteschen Ära, dann aber auch durch den Anschluß Polens an das russische Eisenbahnnetz. Aber Polen hatte nur noch für Rußland zu arbeiten. So sehr sich auch Großrußland selbst industrialisierte, das konnte ihm nicht genügen, denn es wollte so schnell wie möglich vom Auslande unabhängig werden, und dazu brauchte es die polnische Industrie. Vor allem hatte Rußland das größte Interesse daran, daß ausländische Fabriken in Rußland eigene Unternehmungen errichteten. Hierfür aber war Polen besonders geeignet, weil es einmal noch zu „Europa“ gehört, und dann, weil der polnische Arbeiter und Ingenieur anpassungsfähiger ist als der russische. So wurde Polen zum Industriegebiet für weite Teile Rußlands und mußte dafür das russische Getreide hereinnehmen. Oder umgekehrt ausgedrückt: das immer mehr industrialisierte Polen war genötigt, seinen Absatz in Rußland zu suchen, und Rußland bezahlte dafür mit Getreide, aber auch mit Rohstoffen, die der Industrie notwendig waren. Auf diese Art wurde ein anscheinend unlösbares Wirtschaftsband zwischen Kongreßpolen und Rußland geschlungen. Diese Entwicklung offenbarte sich sofort auch politisch, indem der Russophilismus in Kongreßpolen dauernd im Steigen war. Diese Seite des Problems habe ich in meinem Buch „Die polnische Frage“ (zweite Auflage, Berlin 1916, Carl Heymann) ausführlich dargestellt, und ich verweise hier nur darauf.

Als schon ganz Kongreßpolen im Kriege von den Zentralmächten besetzt war, hat es doch immer noch wirtschaftlich auf Rußland gerechnet: auf den russischen Markt zur Aufnahme seiner Industrieerzeugnisse und umgekehrt auf die russische Einfuhr von Agrarprodukten. Auch nach dem Zweikaisermanifest vom 5. November 1916 blieb zunächst der Gedankengang noch in den alten Bahnen. Wenn es auch in diesem Manifest hieß, daß das neue Königreich im Anschluß an die beiden verbündeten Mächte die Bürgschaften finden werde, deren es zur freien Entfaltung seiner Kräfte bedürfe, so war doch der polnischen Industrie die Umstellung vom Osten nach dem Westen eine viel zu komplizierte Sache. Wie sollte das ohne schwerste Erschütterung des gesamten Wirtschaftskörpers vor sich gehen? Aber all diese Skrupel sind seit der russischen Revolution und erst recht seit der Herrschaft der Bolschewiki hinfällig geworden. Kongreßpolen weiß jetzt ganz genau, daß Rußland auf absehbare Zeit zur Aufnahme polnischer Industrieerzeugnisse in früherem Umfange völlig unfähig ist. Am meisten hätte ja immer noch die polnische Textilindustrie mit ihren billigen Massenwaren von Rußland zu hoffen, doch hier ist zu berücksichtigen, daß der Moskauer Industriebezirk seine schon früher bedeutende Textilindustrie im Kriege stark erweitert hat. Unter dem Zarismus hat sich diese Textilindustrie besonders dadurch gekräftigt, daß sie die Rohbaumwolle aus dem Kaukasus und aus Turkestan billig beziehen konnte, während sich für die polnische Industrie die Frachtsätze für russische Rohbaumwolle um 20 Kopeken pro Pud höher stellten; wollte aber Lodz ausländische Rohbaumwolle beziehen, so mußte es dafür 4 Rubel pro Pud Zoll bezahlen. Kommen die russischen Fabriken überhaupt erst wieder in Gang, so wird zunächst die Moskauer Textilindustrie sich in Marsch setzen. Für die polnische Maschinenfabrikation aber wird noch auf lange hinaus in Rußland kein Markt sein, erst recht nicht für die Qualitätswaren Kongreßpolens. Aber selbst wenn Polen der Export seiner Industrieerzeugnisse nach Rußland offen stände, würde das Russische Reich sie doch nicht bezahlen können. Denn wie gleich unten näher ausgeführt werden soll, kann von einem Getreideexport Rußlands nach Polen zunächst nicht die Rede sein. Auch wenn die Ukraine wieder sich mit Rußland vereinigt, wird an diesem Zustand nichts geändert, denn die Überschüsse der Ukraine werden auch dann noch geraume Zeit hindurch von den Zentralmächten beansprucht werden. Die Wirtschaft Kongreßpolens ist also einfach dazu gezwungen, ihr Gesicht herumzudrehen.

Aber noch aus einem anderen Grunde, aus einem Grunde, der noch schwerer wiegt, wird die polnische Industrie künftighin sich ganz neu wieder einzurichten haben. Die bisherige Industrie Kongreßpolens besteht zum allergrößten Teil nicht mehr. Die russischen Evakuationen haben eine ganze Reihe von Fabriken zwangsweise nach Rußland oder in die Ukraine verlegt. Durch die deutschen Requisitionen — es sei dahingestellt, ob sie nicht öfters milder hätten gehandhabt werden sollen — ist eine bedeutende Anzahl wichtiger Maschinen zerteilt worden. Aber auch ohne diese Eingriffe wäre die polnische Industrie zum Stillstand verurteilt gewesen, denn mit der deutschen Besetzung des Landes verlor sie auf einen Schlag ihren Hauptmarkt: Rußland. Die alten Verbindungen der polnischen Industrie sind zerrissen, die Arbeiterschaft hat sich verlaufen — kurz, es muß nach dem Kriege beinah von neuem wieder begonnen werden.

Einige Zahlen mögen zeigen, wie stark der Krieg auf die Industrie Kongreßpolens eingewirkt hat. Bereits am Ende des Jahres 1914 sank die allgemeine Produktion auf 15 Prozent der Normalproduktion. Der zweite Kriegsabschnitt brachte noch weit schwierigere Zustände. Während des zweiten Halbjahrs 1916 überstieg die Zahl der beschäftigten Arbeiter 10 Proz. der normalen nicht.

Im Jahre 1917 waren die Textilindustrie sowie die Eisenindustrie bereits fast völlig untätig. Am besten ging es noch der Zuckerindustrie: damals waren von 55 Zuckerfabriken 38 im Betrieb. Inzwischen jedoch haben sich auch in dieser Industrie die Verhältnisse verschlechtert. Das Bergwesen beschäftigte im Jahre 1917 25 Prozent der Normalzahl der Arbeiter. Und so geht es fort. Für den Warschauer Bezirk liegt mir eine Sonderstatistik vor, die das erste Vierteljahr 1917 berücksichtigt. Vor dem Kriege waren in Warschau und Umgegend 193 große industrielle Unternehmungen mit zusammen 32 134 Arbeitern tätig. In dem genannten Zeitraum jedoch produzierten nur noch 44 Fabriken, in denen 2560 Arbeiter beschäftigt waren.

Dieses beinahe vollständige Aufhören der Industrie ist gewiß eine furchtbare Katastrophe für das Land. Auf der anderen Seite jedoch liegt darin wieder etwas Gutes: der Beginn eines großen Heilungsprozesses. Da überhaupt von frischem angefangen werden muß, braucht nicht an das Frühere angeknüpft zu werden. Kongreßpolen vermag sich sofort wirtschaftlich nach der politischen Lage einzustellen, es braucht nicht Kompromisse zu schließen zwischen West und Ost, sondern kann von vornherein sich voll dem Westen zuwenden.

Diese wirtschaftlichen Möglichkeiten, die aus der Politik geboren sind, werden in günstiger Weise auf die Politik zurückwirken. Die frühere polnische Industrie erzeugte doch eine Anzahl von Waren, die in gleicher Weise von Deutschland oder Österreich hergestellt werden. Da die Zentralmächte für den Export nicht in Frage kamen, war jede Kollision ausgeschlossen. Aber künftighin hätten doch Reibungen zunächst wirtschaftlicher, dann auch politischer Art aus dieser Sachlage erwachsen können. Anders wenn die polnische Industrie sich von allem Anfang darauf einrichtet, nicht konkurrierend, sondern ergänzend der Industrie der Zentralmächte zur Seite zu treten. Das heißt natürlich nicht, daß nun die polnische Industrie sich in ganz neuen Bahnen bewegen soll. Konsolidiert sich Kongreßpolen staatlich und baut es damit alle seine Kräfte aus, so wird doch der innere Markt künftig in ganz anderem Maße als früher für die polnische Industrie in Betracht kommen. Wie der russische Getreideexport bisher im wesentlichen darauf beruhte, daß die Masse der russischen Bevölkerung sich nicht satt aß, so beruhte der polnische Industrieexport in erheblichem Maße auf einem gewerblichen Unterkonsum des polnischen Volkes. Die Fluten billigen russischen Getreides, die nach Polen strömten, haben die polnische Landwirtschaft ruiniert, aber sie haben auch den Industriearbeiter kaufunkräftig gemacht, denn er wurde ja vom Land abgestoßen und mußte sich zu äußerst billigen Preisen der Industrie anbieten. Die billigen Löhne haben den Massenexport nach Rußland erst ermöglicht, haben also der polnischen Industrie auf die Beine geholfen — zum Nachteil jedoch des inneren Marktes. Dieser verelendete, weil weder Land noch Stadt genügende Kaufkraft hatten. Auf absehbare Zeit wird die russische Landwirtschaft, auch wenn keine hohe Zollschranke zwischen Rußland und Polen errichtet wird, den polnischen Markt nicht beschicken können: einmal wegen der gänzlich zerrütteten Zustände Rußlands, zweitens, weil der russische Bauer im Kriege gelernt hat, sich besser zu nähren (er wurde im Heere weit besser verpflegt, als er jemals selbst sich verpflegt hatte), schließlich weil die Zentralmächte an Agrarprodukten von Rußland zunächst beziehen werden, was nur möglich ist. Aber diese Verhältnisse können sich später ändern, und es ist deshalb für den neuen polnischen Staat unbedingt geboten, sich durch Zölle sofort auf den Schutz gegen russische Schleuderkonkurrenz einzurichten. Das führt ihn wirtschaftlich bereits an die Seite der Zentralmächte.

Nun gibt es ja bei uns Leute, die das neue Polen sich als reines Agrarland auf bäuerlicher Grundlage denken, das uns landwirtschaftliche Erzeugnisse liefert und dafür Industrieprodukte eintauscht. Diese Personen wollen im Verfolg ihres Plans einen großen Teil des polnischen Industriegebiets kurzweg Preußen zuschlagen. Freilich würden auf diese Weise doch nur die beiden westlichen Industriebezirke von Kongreßpolen abgetrennt, denn man kann wohl nicht gut einen Polenstaat errichten und zu gleicher Zeit den Warschauer Industriebezirk ebenfalls dem Lande fortnehmen. Immerhin wäre das eine „Umstellung" der polnischen Wirtschaft, die an Radikalismus nur wenig zu wünschen übrig liesse. Daß dies Projekt politisch unsinnig ist, darüber will ich mich in diesem Zusammenhang nicht äußern, ich habe in meiner Zeitschrift „Das neue Deutschland" ausführlich von dieser Seite der Sache geredet. Aber auch wirtschaftlich ist der Plan nicht ernst zu nehmen. Wir würden damit dasselbe machen, was wir Rußland mit Recht vorwerfen: wir würden die polnische Volkswirtschaft ganz und gar zur Unselbständigkeit erniedern, sie zu einer Helotenrolle hinabdrücken. Es ist richtig, daß bei der ungeheuren Verflechtung aller wirtschaftlichen Verhältnisse in der modernen Epoche der Weltwirtschaft kein Staat absolute Autarkie genießt. Und je kleiner der Staat, desto weniger ist dies möglich. Kongreßpolen wird immer nur ein Mittelstaat sein, und selbst wenn man die vom deutschen Standpunkt aufs Äußerste zu bekämpfende austro-polnische Lösung annimmt, wird das durch Galizien erweiterte Kongreßpolen auch nicht in die Reihe der großen Staaten aufrücken. Aber man darf doch einem national so bewußten Volke, wie es die Polen sind, nicht von vornherein die bescheidenste wirtschaftliche Unabhängigkeit abschneiden wollen. Es geht nicht an, einen Staat im gleichen Augenblick politisch für mündig und wirtschaftlich für unmündig zu erklären. Auch lassen sich so mächtige Entwicklungsprozesse wie die Industrialisierung Kongreßpolens nicht einfach zurückschrauben. Es ist doch noch etwas anderes, ob man von der polnischen Industrie verlangt, daß sie sich ganz neu einstellt, oder ob man ihr überhaupt das Lebenslicht ausblasen will. Im übrigen lehnen selbst diese Projektmacher nicht eine polni-

sche Industrie ab, die für den inneren Markt arbeitet, sie denken sich eine „lediglich aus den Bedürfnissen des Landes selbst hervorgegangene Industrie". Aber die Bedürfnisse des Landes werden, wie soeben dargestellt, bald derart wachsen, daß auch eine Industrie, die nur für den inneren Markt arbeitete, recht erheblichen Umfang hätte. Man sollte doch nicht vergessen, daß wir es bei Kongreßpolen mit einer Bevölkerung von etwa vierzehn Millionen Menschen zu tun haben und mit einer Fläche von etwa 130 000 Quadratkilometern. Zum Vergleich sei bemerkt, daß Holland nur 34 000 Quadratkilometer mit etwas über sechs Millionen Einwohnern hat, also etwa ein Viertel an Umfang und weniger als die Hälfte an Einwohnern. Den Bevölkerungszuwachs in Kongreßpolen kann man jährlich mit 180 000 Menschen berechnen.

Dies zeigt nicht nur, daß Polen, was die Bevölkerungszahl angeht, von großer Aufnahmefähigkeit für Industriewaren ist, sondern auch, daß ein industrieller Nachwuchs immer vorhanden sein wird, auch wenn die polnische Landwirtschaft sich entscheidend kräftigt. Aber auch solche entscheidende Kräftigung ist noch mit einem Fragezeichen zu versehen. Gewiß hat die Landwirtschaft zum Unterschied von allen anderen Berufen im Kriege verdient, aber doch nur auf Kosten ihrer dauernden Produktivität. Immer schon war der polnische Viehstapel verhältnismäßig gering. Im Kriege aber hat er noch außerordentlich abgenommen. In der Konferenz der Vertreter der landwirtschaftlichen Genossenschaften Polens, die im Februar 1917 abgehalten wurde, erging die Mitteilung, der polnische Rindviehbestand habe sich während des Krieges um ein Drittel, der Schafbestand um drei Viertel verringert. Für das österreichisch-ungarische Okkupationsgebiet liegt eine Statistik von Anfang 1918 vor, wonach bei Vergleichung der Pferde- und Viehanzahl vor dem Kriege und im Kriege das Ergebnis sich auf 60 Prozent Abgang stellt. Das will erst einmal eingeholt sein. Auch ist natürlich wie überall auch hier das Land durch Raubbau ausgesogen.

Es ist hiernach offenkundig, daß die Menschenmassen, die bisher der Industrie zur Verfügung standen, nicht kurzweg der Landwirtschaft wieder zugeführt werden können. Noch viel weniger kann dies bei dem Bevölkerungszuwachs der Fall sein. Schon jetzt beträgt die Gesamtzahl der landlosen Elemente und der Kleinbauern in Kongreßpolen rund 2 800 000 Seelen. Nach der Volkszählung vom Jahre 1901 leben in Kongreßpolen auf dem Lande 1 432 079 Personen, die überhaupt keinen Boden besitzen. Die Zahl der Bauernwirtschaften aber mit weniger als vier Morgen Land betrug im Jahre 1900 272 739. Werden für jede solcher Zwergwirtschaften nur fünf Personen angenommen, so kommen wir auf ein landwirtschaftliches Halbproletariat von 1 363 695 Köpfen. Das sind erschreckende Zahlen, Zahlen, die durchaus für eine Überbevölkerung sprechen, die sich denn auch in der starken Auswanderung und in der Sachsengängerei geäußert hat. Die schlechte Bodenverteilung bestand in Polen, auch als die Landwirtschaft noch blühte, sie schreibt sich vom Mittelalter her, wo sich die Latifundien eigens zu dem Zwecke des Getreideexportes bildeten. In einer demokratischer gewordenen Zeit läßt sie sich unter keinen Umständen aufrecht erhalten. Wie massiert die Bevölkerung in Kongreßpolen auf dem Lande lebt, ergibt sich schon daraus, daß 65 bis 70 landwirtschaftlich Berufstätige auf den Quadratkilometer kommen, während in Westeuropa diese Zahl etwa nur die Hälfte beträgt. Polen hat danach gar keine Veranlassung zu wünschen, daß die Sachsengängerei nach Preußen aufhört. Auch wenn die notwendige Agrarreform einsetzt, eine Reform weitgehender Art, die vor allem auch die Beseitigung der Unzahl bösartiger Gemengelagen betrifft, wird es doch nur sehr langsam möglich sein, alle Landhungrigen mit genügend Land zu versehen. Aber auch die Industrie hat keine Veranlassung, die Industriearbeiter, die jetzt im Kriege aus Polen nach Deutschland gekommen sind — man schätzt sie, Litauen einbegriffen, auf 700 000 Menschen — eilfertig nach Polen zurückzurufen, denn die polnische Industrie hat ohnehin genug Menschenangebot.

Dazu kommt, daß die Bevölkerungsabnahme in Polen durch Kriegsverluste verhältnismäßig gering ist. Die Russen haben zu Beginn des Krieges aus Polen nicht allzu viel rekrutiert, dann aber kam bald die Besetzung des Landes durch die Zentralmächte, und nun hörte die Rekrutierung völlig auf, zumal ein polnisches Heer bislang noch nicht zustande gekommen ist.

Das Land würde also an Überbevölkerung ersticken, wenn die Industrie nachließe. Und sollte selbst die Industrie in ihrer ersten Regenerationszeit noch gar nicht imstande sein, zu exportieren, so bietet ihr doch der innere Markt genug Möglichkeiten, um über die schwere Anfangszeit hinwegzukommen. Aber bald wird sich doch das Exportbedürfnis wieder geltend machen — aus einem sehr einfachen Grunde: die Arbeitskraft wird im Osten noch auf lange hinaus relativ wohlfeil bleiben, weil die Lebenshaltung trotz der auch dort herrschenden Teuerung doch sehr viel billiger sein wird als in Mittel- und Westeuropa. Gewiß werden bei einer Agrarreform und bei einem rationelleren Betrieb der polnischen Landwirtschaft die vom Lande fortgeschleuderten proletarischen Existenzen nicht mehr so zahlreich sein wie früher. Aber die Bevölkerungsverhältnisse Polens liegen doch so, daß es der Industrie an Menschen niemals fehlen wird. Und sollte selbst der Zufluß eines Tages minder stark werden, so wäre das nur ein Erziehungsmittel für die Industrie, die dann genötigt wäre, sich durch arbeitersparende Maschinen zu intensivieren. Vor allem ist die Lebenshaltung billig, weil Ackerland sehr viel niedriger im Preise steht als bei uns. Die Produktionskosten für die Landwirtschaft sind also niedrig. Das machte sich bisher gar nicht so sehr geltend, da die Verkehrswege unter russischer Herrschaft ungemein vernachlässigt waren. Damals lasteten auf den Agrarprodukten sehr hohe Transport-

kosten. Das wird künftig anders werden, wenn erst einmal Polen ein gutgegliedertes Eisenbahnnetz erhält. Das bisherige diente vorwiegend strategischen, nicht wirtschaftlichen Zwecken. Hierdurch entstanden geradezu groteske Verhältnisse. Das Polen westlich und nördlich der Weichsel hat eine in jeder Hinsicht größere Wirtschaftskultur als das östlich der Weichsel gelegene Polen. Trotzdem war das Eisenbahnnetz der nördlichen und westlichen Gouvernements fast gar nicht ausgebaut. Man war nämlich im russischen Generalstabe der Ansicht, daß im Kriege diese Provinzen nicht zu halten wären, und wollte darum den Feinden nicht Eisenbahnlinien in die Hände spielen. So ist es zum Beispiel gekommen, daß die Stadt Plock mit über 30 000 Einwohnern keine Eisenbahnverbindung hat. Überhaupt hatte genau die Hälfte aller Städte über 5000 Einwohner (52 unter 104) keine Eisenbahn. Auch die Regulierung der Flüsse und der Bau von Kanälen ist in der Zukunft erst eigentlich in Angriff zu nehmen; das wird erst recht große Bedeutung für die Kosten der Agrarerzeugnisse haben.

Die Preise für Grund und Boden können schon beträchtlich steigen und werden doch immer von den billigeren Transportspesen in Schach gehalten werden. Dazu kommt die Bedürfnislosigkeit des polnischen Arbeiters; seine Ansprüche sind mit denen des westlichen Arbeiters gar nicht zu vergleichen. Wenn auch die Arbeitslöhne in Polen um etwa 20 Prozent höher waren als die in Rußland, so waren sie doch, mit europäischen Löhnen verglichen, immer noch sehr bescheiden. Nach dem amtlichen Bericht der russischen Fabrikinspektion für das Jahr 1912 betrug der durchschnittliche Jahresverdienst des polnischen Arbeiters 306 Rubel. Ein Durchschnittslohn von etwa 350 Rubel, den der gelernte Arbeiter in der Metallindustrie bekam, war schon außerordentlich hoch. Da, wie wir erkannt haben, der Industrie auch künftig genug Menschen zur Verfügung stehen werden, und da die jetzt im Kriege natürlich stark verteuerte Lebenshaltung sich ohne Zweifel wieder verbilligt, so darf die polnische Industrie auch fernerhin mit verhältnismäßig geringen Löhnen rechnen.

Eine Industrie aber mit solchen Voraussetzungen wird stets die Tendenz haben, zur Erzeugung von Massengütern zu schreiten. Massengüter sind unter unseren heutigen weltwirtschaftlichen Zuständen gleichbedeutend mit Exportgütern. Insofern ist also doch der polnischen Industrie auch bei der Umstellung von vornherein eine gewisse Richtung gegeben, eine Richtung, die mit der früheren in Einklang steht. Die Lodzer Textilindustrie ist groß geworden durch ihre ganz geringwertigen Qualitäten, die massenweise in das Innere Rußlands bis hin nach Sibirien gingen, zu Volksschichten, die mit besseren Qualitäten gar nichts anzufangen wissen. Nur daß eben die Lodzer Textilindustrie wie überhaupt die polnische Industrie nicht sklavisch diese und jene Waren weiterproduzieren soll, die sie vor dem Kriege erzeugt hat; sie soll vielmehr im Einklang mit dem neuen Wirtschaftsgebiet, das sich ihr eröffnen wird, und an das sie sich anlehnen muß, verfahren.

Dies neue Wirtschaftsgebiet ist naturgemäß das der Zentralmächte. Und nicht allein im Absatz wird die polnische Industrie abhängig sein von den Zentralmächten, sondern auch im Bezug der Rohstoffe. Wenn gemeinhin gesagt wird, Kongreßpolen sei ein rohstoffarmes Land, so trifft das, wie wir erkannt haben, nicht zu; doch kritisch für Kongreßpolen ist allerdings der Umstand, daß ihm einige Rohstoffe, die es unbedingt gebraucht, durchaus fehlen. Aber noch auf mehr ist Polen angewiesen: auf die Zufuhr von Kapital. Wir haben schon gesehen, daß in der polnischen Industrie etwas eigenes Kapital vorhanden ist, es ist auch zuzugeben, daß sich diese Menge in den letzten Jahren vor dem Kriege ständig vergrößert hat. Doch das Land ist kapitalistisch immer noch sehr schwach, und zu dem großen Wiederaufbau der Industrie nach dem Kriege ist es aus eigenen Kräften gar nicht imstande. Wir können auch natürlich nicht wünschen, daß Frankreich und Belgien wieder nach Polen Kapital werfen, von Rußland ganz zu schweigen, dessen Kapitalkraft durch den Krieg und durch die Revolution völlig ruiniert worden ist. Die polnische Landwirtschaft hat, wie alle Agrarwirtschaften sämtlicher Länder der Erde, im Kriege recht viel Kapital aufgehäuft. Aber dafür ist auch — das wurde schon erwähnt — Raubbau getrieben worden. Und will sich die polnische Landwirtschaft nach dem Kriege intensivieren, so braucht sie, abgesehen von den Düngemitteln, zunächst erst soviel landwirtschaftliche Maschinen, daß sie der Industrie jedenfalls kein Kapital zur Verfügung stellen kann.

Man wird die Aufbringung des notwendigen Kapitals durch die Zentralmächte als schwierig bezeichnen, da wir nach dem Kriege zunächst für uns selbst zu sorgen hätten. Aber in Deutschland — und in ähnlichem Maße auch in Österreich-Ungarn — ist gerade Kapital genug vorhanden. Uns fehlen Waren, nicht Kapital. Und es steht bei uns auch derart, daß nicht etwa nur die Landwirtschaft im Kriege Kapital angesammelt hat, sondern Landwirtschaft und Industrie. Und da uns der Weltmarkt doch zunächst nicht in dem gleichen Grade wie früher offen sein wird, so ist es ganz natürlich, daß wir mit unserem Kapital den Osten befruchten. Dieser Prozeß wird sich am besten mit Hilfe der Banken abspielen können.

Es wäre zu viel gesagt, wenn man behaupten wollte, daß das polnische Bankwesen danieder-liegt. Seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts sind eine ganze Reihe von privaten Aktienbanken entstanden — die Handelsbank in Warschau, die Diskontobank in Warschau, die Lodzer Handelsbank, die Warschauer Industriebank —, die dem Wirtschaftsleben des Landes zweifellos von Nutzen waren. Auch das Sparkassenwesen ist nicht schlecht entwickelt: in Kongreßpolen entfällt durchschnittlich auf 21 000 Einwohner eine staatliche Sparkasse (meist Postsparkasse), daneben gibt es noch Sparkassen der Gemeinden. Besser noch steht es mit dem landwirtschaftlichen Kredit-

wesen, sowohl mit dem Kreditwesen der Großgrundbesitzer wie auch mit dem bäuerlichen Kreditwesen. Hier sind sogar in der Okkupationszeit nicht unerhebliche Fortschritte gemacht worden. Zwei größere Bankinstitute sind neu entstanden, daneben ist das gesamte landwirtschaftliche Genossenschaftswesen unter Mitwirkung der Okkupationsbehörden ganz neu geregelt und auf einheitliche Grundlagen gestellt worden. Leider kann auf dies sehr interessante Gebiet hier nicht näher eingegangen werden. Aber trotz aller dieser Einrichtungen und Schritte liegt doch noch das gesamte Kreditsystem sehr im argen. Der Zahlungsverkehr spielt sich nicht in mitteleuropäischer Weise, sondern — um einen im Orient üblichen Ausdruck zu gebrauchen — in levantinischen Formen ab. Alles wird durch Vermittlung der Banken mit langfristigen Wechseln bezahlt; ein Dreimonatswechsel wird schon als Barzahlung betrachtet. Es läßt sich denken, daß bei diesem System Konkurse an der Tagesordnung sind. Man hat den Grund für diese unerfreuliche Art des Zahlungsverkehrs mit Recht in dem Mangel eines breiten, kapitalkräftigen Kaufmannsstandes gesehen. Indem die Banken sich bei der Unterbringung der Wechsel noch gegenseitig Konkurrenz machten, waren auch faule Wechsel verhältnismäßig leicht zu placieren. Man sieht, daß die Banken, anstatt etwas zur Abhilfe zu tun, die Verhältnisse im Gegenteil noch verschlimmert haben.

Wandel läßt sich nur auf zweierlei Art schaffen. Einmal durch umfangreiche Tätigkeit deutscher Banken im Lande. Vor dem Kriege hatten die Darmstädter Bank und die Nationalbank für Deutschland nicht geringe Interessen in Polen, daneben auch einige englische Banken sowie der Crédit Lyonnais. Aber sie waren um so weniger imstande, das Kreditsystem abzuändern, als sie neben der Konkurrenz der polnischen Banken auch noch die der russischen Banken, wie der Don-Azow-Kommerzbank, der Wolga-Kama-Bank, der Rigaer Kommerzbank und der Petersburger Internationalen Handelsbank zu bestehen hatten. Im Kriege haben einige deutsche Banken regelrechte Filialen in Polen aufgetan, doch sie dienen bisher naturgemäß noch den augenblicklichen Bedürfnissen des deutschen Militärs und der deutschen Beamten oder der Abwicklung von Handelsgeschäften, die mit dem Kriege zusammenhängen, nicht aber dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Polens. Dazu sind alle Verhältnisse noch zu unsicher in einem Staat, dessen Grenzen nicht einmal feststehen. Nach dem Kriegsende jedoch hat hier das deutsche Bankwesen eine große Aufgabe.

Die zweite Verpflichtung, die wir im Interesse des polnischen Wirtschaftslebens zu erfüllen haben, ist die Errichtung einer polnischen Staatsbank mit deutscher Hilfe. Eine polnische Staatsbank besteht seit 1885 nicht mehr. In diesem Jahre wurde die 1828 vom Fürsten Drucki Lubecki gegründete Polnische Bank in ein Kontor der Russischen Reichsbank umgewandelt. Diese Polnische Bank hat für das Wirtschaftsleben Polens viel bedeutet, zumal sie nicht einseitigen Erwerbscharakter besaß, sondern wie die Preußische Seehandlung oder wie die belgische Société générale von einem höheren Standpunkt aus die Produktivkräfte des Landes allgemein entwickeln sollte. In einer vorzüglichen Untersuchung mit dem Titel „Die Kreditorganisation des Königreichs Polen vor dem Kriege“ (in dem schon erwähnten Sammelwerk „Das Königreich Polen vor dem Kriege“) kommt Dr. Henryk Großmann zu dem Schluß, daß die Reform des gesamten Kreditsystems, die auch er für unbedingt notwendig hält, nur durch die Schaffung eines zentralen Bankinstituts erfüllt werden könne. Nur ein solches Institut könne der Bankpolitik eine einheitliche, nach gesamtwirtschaftlichen Prinzipien orientierte Richtung geben. Damit würde also die neue Staatsbank in die Fußstapfen der alten Polnischen Bank treten. Wird aber diese Staatsbank nicht von Privatbanken in ausreichender Weise unterstützt, so vermag das Geld- und Kreditwesen des Landes nicht zu gesunden. Und hier eben müssen die deutschen Privatbanken eingreifen.

(Schluß folgt.)

---

## Litauen unter besonderer Berücksichtigung der Bevölkerungspolitik.

Von Dr. Paul Leutwein-Berlin.

Da der Begriff Litauen bis zum heutigen Tage umstritten ist, muß eine Betrachtung über dieses Land naturgemäß mit der Festlegung der geographischen Grenzen beginnen. Auf die politische Vergangenheit des Jahrhunderte lang selbständigen Großfürstentums Litauen kann um so weniger eingegangen werden, als dieses zeitweilig mehr Fremdstämmige als eigentliche Litauer beherbergte und in jedem Falle weit über die natürlichen Grenzen Litauens hinausgriff.

Als litauische Gouvernements bezeichneten die Russen zuletzt nur noch die drei nordwestlichen, Kowno, Wilna und Grodno, zu denen aus ethnographischen Gründen auch ein Teil Suwalkis zu rechnen wäre. Das Gouvernement Grodno gehört zum größten Teil zum polnischen Sprachgebiet und wird deshalb von den Polen in Anspruch genommen. Wie wenig sorgfältig vom völkischen Standpunkt aus die Polen zu verfahren pflegen, beweist aber die Tatsache, daß die Polen auch die Hauptstadt Wilna beanspruchen und deren Einverleibung als Lieblingswunsch bezeichnen, obwohl in Wilna die polenfeindlichen Juden die absolute Mehrheit haben und die Weißrussen den Polen an Zahl mindestens gleich stehen. Juden sowohl wie Weißrussen oder, wie sie sich neuerdings vielfach zu nennen pflegen, Weißruthenen sind sich aber darin einig, in Wilna die zukünftige Hauptstadt eines selbständigen Litauen zu sehen.

Am zweckentsprechendsten möchte es nun scheinen, die Grenzen Litauens nach rein ethnographischen Gesichtspunkten zu bestimmen. Dem widerspricht aber einmal die Stimmung der Juden und Weißruthenen für Litauen, und dann hat der Krieg die Grenzen teils verwischt, teils die Völker-

schaften durcheinandergeworfen. Inzwischen hat uns auch der Frieden von Brest vom 3. März weiterem Nachdenken enthoben. Danach läuft die neue Grenze zwischen Rußland und Litauen von der Ostspitze Kurlands nach Südwesten derart, daß die wichtigsten Teile der Gouvernements Wilna und Grodno mit den Hauptstädten und Bialystok bei Litauen verbleiben. Die Grenze gegen Polen ist freilich noch nicht genau festgesetzt, doch kann angenommen werden, daß das Industriegebiet von Bialystok litauisch bleibt und der Urwald von Bjelowesh entweder desgleichen bzw. deutsches Reichsgebiet wird.

Danach ergibt sich für Litauen ein Gebiet von etwa 100 000 qkm mit einer Gesamtbevölkerung von annähernd 4 Millionen, wobei die Kriegsverluste berücksichtigt sind. Abgesehen von Bialystok und den großen Städten hat dieses Litauen rein landwirtschaftlichen Charakter. Die Grundbesitzverteilung ist ziemlich gleichmäßig. Der Kleinbesitz überwiegt mit etwas über 50 Prozent der Gesamtfläche. Dabei ist der Bauer ausreichend mit Land ausgestattet. Die Durchschnittsgröße des Kleinbesitzes wird in Suwalki mit 10,1, in Wilna mit 13,5 und in Kowno mit 14,6 Deßjatinen angenommen. Die Durchschnittsgröße in Kongreßpolen ist bei allerdings etwas besseren durchschnittlichen Bodenverhältnissen doch mit 5 Deßjatinen unverhältnismäßig geringer.

Demnach sollte man annehmen, daß sich Litauen durch einen lebensfähigen und wohlhabenden Bauernstand auszeichnet. Das ist aber nur bei besonders begünstigten Landstrichen der Fall, obwohl der Boden in Litauen durchweg den Bodenverhältnissen Kurlands und Ostpreußens entspricht. Zum guten Teil wird eben die günstige Grundbesitzverteilung durch die sehr geringe Intensität des landwirtschaftlichen Betriebes ausgeglichen. Der Betrieb ist wesentlich extensiver als in Kongreßpolen, obgleich auch Litauen von der Verstand und Arbeitslust abtötenden, russischen Einrichtung des „Mir“ verschont geblieben ist.

Die Gründe hierfür sind in erster Linie in den ungünstigen politischen Verhältnissen zu suchen. Seit der Vereinigung mit Polen wurde der litauische Adel nach und nach polonisiert. Ein litauischer Bürgerstand konnte sich, da das Land abseits vom Verkehr liegt und über keinen Hafen an der Ostsee verfügt, auf der Grundlage des Handels und Verkehrs nicht entwickeln. Unter russischer Herrschaft seit der zweiten Teilung Polens geschah bewußt nichts zur Hebung des litauischen Bauernstandes. Spätere Russifizierungversuche führten zu einer lebhaften Auswanderungsbewegung, die mit zunehmender Bedrückung wuchs und seit der Revolution von 1905 den ganzen nicht unbeträchtlichen Bevölkerungszuwachs aufzehrte. Die Intelligenz wird vor allem durch den römisch-katholischen Klerus vertreten, dessen Bildungsversuche die Russen zu unterdrücken wußten[1]).

Bekannt ist, daß z. B. die russische Regierung eine Schrift des Bischofs Valansauskis gegen die Trunksucht in den 60 er Jahren des vorigen Jahrhunderts in der gesamten Auflage beschlagnahmen ließ. Erst in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts entstand auch eine weltliche Intelligenz in Litauen, die unter Führung des Dr. Bassanowicz die kulturelle und wirtschaftliche Hebung Litauens mit dem Ziele einer Autonomie erstrebte. Diese anfangs antirussische Bewegung erhielt bald antipolnischen Charakter, als Rußland seit 1906 Litauen entgegenkam, um die dortigen Bestrebungen gegen den gefährlicheren inneren Feind, die Polen, zu richten. In der Tat zeigt auch die geschichtliche Entwicklung, daß die plumpe russische Zurücksetzung für die Zukunft des litauischen Volkes niemals so gefährlich war als die nicht weniger rücksichtslose aber dabei gewandtere und bei den oberen Ständen beginnende Polonisierung.

Wir finden also in Litauen bei günstiger Grundbesitzverteilung einen nicht unintelligenten, aber zurückgebliebenen und der Führung entbehrenden Bauernstand vor. Die Bevölkerungsverhältnisse sind gleichfalls nicht bis zur landwirtschaftlichen Ausnutzungsfähigkeit des Landes gediehen. Immer an Ostpreußen gemessen, das jetzt 56 Einwohner auf den Quadratkilometer zählt und mit 60 als für landwirtschaftliche Zwecke für ausreichend besiedelt erachtet werden kann, vermag Litauen bei einer Größe von 100 000 qkm noch rund zwei Millionen Menschen aufzunehmen. Wenn auch anzunehmen ist, daß die starke Auswanderung bei der nunmehrigen Angliederung Litauens an das Deutsche Reich, die dem Litauertum die Pflege seiner nationalen Eigenart gestattet, allmählich abnimmt, so wird doch eine deutsche Siedlung in Litauen nicht nur den deutschen Interessen entsprechen, sondern auch zwecks schneller Hebung des Landes erforderlich sein. Nur das gute Beispiel erfolgreicher arbeitender deutscher Nachbarn wird die litauischen Bauern im eigenen Interesse an eine rationellere Wirtschaftsweise gewöhnen. Dann werden sich die im Interesse Deutschlands sowohl wie Litauens von ersterem zu machenden großen Aufwendungen für die Hebung des Verkehrs genügend verzinsen. Die Aussicht für eine rasche Entwicklung des Handelsverkehrs ist durchaus günstig. Fließt doch mitten durch das litauische Sprachgebiet der Memelstrom mit der Wilija, zu deren Schiffbarmachung auf litauischem Gebiet für größere Fahrzeuge nur noch der Buhnenbau gehört. Schon jetzt ist zwischen Kowno und Tilsit geregelte Schiffahrt durchgeführt. Während Tilsit auch in Zukunft der gegebene Umschlagshafen für den Bahnverkehr nach und vom inneren Deutschland bleibt, wird Memel in noch weit höherem Maße als zur Russenzeit der Seehafen Litauens werden[2]).

Ethnographisch sei noch bemerkt, daß sowohl Tilsit wie Memel im übrigens immer kleiner werdenden deutsch-litauischen Sprachgebiet liegen. Auch ein Zipfel Kurlands südlich Libau gehört

[1]) Vgl. Erich Zechlin: „Litauen“ in „Westrußland in seiner Bedeutung für die Entwicklung Mitteleuropas“. Teubner, Berlin 1917. S. 73 f.

[2]) Vgl. den nachfolgenden Artikel „Der Hafen von Litauen“.

ethnographisch zu Litauen. Wenn auch die litauischen Grenzen außerhalb des Deutschen Reiches nach ethnographischen Gesichtspunkten gezogen werden sollten, so versteht es sich doch von selbst, daß Deutsch-Litauen nach wie vor deutsch bleiben muß. Einmal weil die höhere deutsche Kultur eine Rückgabe an Litauen unberechtigt erscheinen läßt und auch weil Litauen in einer Weise mit Deutschland verbunden bleiben muß, die dem Reiche die wirtschaftliche Führung sichert. Die Zahl der Litauer im geschlossenen Sprachgebiet beträgt gerade zwei Millionen — der Rest sind vorwiegend Polen, Russen und Juden — und auf der ganzen Welt etwa $2^3/_4$ Millionen. Es ist klar, daß ein solch kleines Volk sich auch in Zukunft den Luxus einer eigenen Wirtschafts- und Sprachpolitik nach außen nicht leisten kann. Welt- und zollpolitisch muß also Litauen im eigenen Interesse mit Deutschland auf immer verbunden bleiben. Das schließt natürlich das Ziel einer Selbstverwaltung im Inneren und Entwicklung der völkischen Eigenart nicht aus. Schon das haben die Litauer lediglich dem deutschen Schwert zu verdanken, ohne selbst etwas dafür mit Erfolg getan zu haben. Niemals wäre dieser kleine Stamm in der Lage gewesen, sich eine so günstige Stellung aus eigener Kraft zu erkämpfen, wie sie ihm der freiwillige Anschluß an das Deutsche Reich gewähren wird.

Die Tatsache, daß in ihrem eigenen Sprachgebiet 50 Prozent der Bevölkerung anderen ihnen gleichgültig oder feindlich gegenüberstehenden Nationen angehören, wird den Litauern erst klar machen, wie wichtig für sie in Zukunft eine Stärkung durch die kulturell höher stehenden und bekanntlich nirgends auf Unterdrückung der einheimischen Bevölkerung hinwirkenden Deutschen sein dürfte. Nur so werden sie vermögen, sich für immer den gefährlichen Bestrebungen des unersättlichen und in den Städten schon allzu einflußreichen Polentums zu entziehen. Der Satz, gerade zur Erhaltung und Stärkung des litauischen Volkstums sei eine entsprechende deutsche Siedlung in dem noch nicht genügend bevölkerten Lande nötig, enthält, so paradox er klingt, eine große Wahrheit.

Es versteht sich von selbst, daß die deutsche Siedelung sich den gegebenen Verhältnissen anpassen muß. Dazu gehört in erster Linie die Berücksichtigung der Religion. Litauen ist römisch-katholisch, und Deutschland täte gut, diesem Umstand bei seinen Siedlungsmaßnahmen besondere Beachtung zu schenken. Dann wird es auch der verständnisvollen Mitwirkung der katholischen Geistlichkeit sicher sein können, die, wie wir schon gehört haben, die eigentliche, wenn man so sagen darf, die bodenständige Intelligenz des Landes bildet und das litauische Volkstum mit seinen Vorzügen und Fehlern am besten kennt. Der Weg einer gerechten Abwägung der beiderseitigen Interessen wird sich auf diese Weise am leichtesten finden. Für die jetzt Deutschland angeschlossenen und fast entvölkerten baltischen Gebiete wird dagegen evangelische Siedlung zweckmäßiger sein.

Es entsteht die Frage, ob Deutschland nach seinen Kriegsverlusten und der in den Städten geradezu erschreckenden Abnahme der Geburtenzahl zu kräftiger Außensiedlung imstande sein wird. Die Antwort kann nur lauten: es muß dazu imstande sein. Gerade die städtischen Verhältnisse und die nicht rasch zu behebenden Schwierigkeiten der Lebensmittelversorgung drängen auf eine Förderung der landwirtschaftlichen Bevölkerung hin. Dazu kommt, daß die jetzige Blüte der Industrie doch nur eine Kriegskonjunktur bedeutet. Wohl erhoffen wir alle und haben auch Grund zu der Annahme, daß unsere westlichen Gegner den überseeischen Wirtschaftskrieg nach dem Kriege nicht, wie beabsichtigt, werden aufnehmen können. Zu leugnen ist jedoch nicht, daß sie in der langen Kriegszeit bedeutende bisherige Absatzgebiete Deutschlands erobert haben. Ebenso sicher ist, daß die geschontesten unserer Feinde, Japan und die Vereinigten Staaten, mit erhöhter wirtschaftlicher Kraft aus diesem Kriege hervorgehen werden. Es ist demnach als sicher anzunehmen, daß für einen gewissen Teil unserer Bevölkerung nach dem Kriege für geraume Zeit andere Erwerbsmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Diese können nur auf dem Gebiete landwirtschaftlicher Siedelung gefunden werden, die gleichzeitig dem deutschen Volke die günstigsten Aussichten zur Wiederherstellung seiner Volkskraft bietet.

Für Kurland und Livland mit ihrem Menschenmangel erledigt sich die Landfrage von selbst. In Litauen muß vorsichtig zu Werke gegangen werden. Zunächst steht hier das Kronland, in Kowno und Wilna annähernd 10 Prozent und in Suwalki über 18 Prozent des Landes, zur Verfügung. Dann werden durch die Auswanderung zahlreiche Bauernstellen ohne Schädigung der Einheimischen erwerbbar sein. Schließlich muß der noch nicht in Angriff genommene siedlungsfähige Teil des Landes urbar gemacht werden. Wenn auch die Verteilung des Kronlandes wie die Urbarmachung nicht ohne ausreichende Schonung der im Kriege doppelt wertvoll gewordenen Waldbestände geschehen darf, so dürfte die Annahme einer deutschen Siedlung von etwa 1 Million Menschen in absehbarer Zeit in Litauen nicht übertrieben sein. Das bedeutet schon eine ansehnliche und sich verzinsende Stärkung der deutschen Volkskraft.

Auf Grund des Antrages der litauischen Landesvertretung ist das Land durch die jüngste Erklärung des Kaisers als selbständiger Staat anerkannt und durch Zoll- und Verkehrsunion sowie Militärkonvention unlöslich mit dem Deutschen Reiche verbunden. Die Staatsform ist noch nicht bestimmt, kann aber angesichts der Unselbständigkeit des litauischen Volkstums nur eine kräftig monarchische sein mit einer Volksvertretung, der wohl erst allmählich alle in fortgeschritteneren Staaten üblichen Rechte zuzubilligen wären. Vielfach ist eine Personalunion mit Sachsen befürwortet worden. Wir würden angesichts der völligen Verschiedenheit beider Länder diese Lösung wie überhaupt jede Personalunion für wenig glücklich halten.

Bezüglich der Wahl der Hauptstadt waren die Meinungen längere Zeit zwischen Kowno und Wilna geteilt. Wenn auch Wilna der Grenze verhältnismäßig nahe liegt, so konnte die Wahl doch

nur auf diesen Ort fallen. Einmal ist er das unbestrittene geistige Zentrum und dann vor allem der Mittelpunkt des Bahnnetzes. Jede andere Wahl würde demnach unübersehbare wirtschaftliche Verschiebungen im Gefolge haben und auf alle Fälle ein kostspieliges Experiment bedeuten.

---

## Der Hafen von Litauen.

Von Ludwig Sochaczewer-Berlin-Wilmersdorf.

Die Angliederung der ehemals russischen Randstaaten an Deutschland, gleichviel in welcher Form sie endlich und endgültig erfolgen wird, bedeutet für den deutschen Osten die Eröffnung völlig neuer, noch kaum überblickbarer Fernsichten. Nicht zuletzt gilt dies für das ehemalige Großfürstentum Litauen, das schon vor dem Kriege gegenüber dem baltischen Nachbarland wirtschaftlich vernachlässigt war und dessen Wiederaufbau und ökonomische Erschließung daher nicht nur dringlich, sondern auch besonders dankbar erscheint. Sein Überfluß an fruchtbarem, fast jungfräulichen Boden läßt u. a. Skalweit[1]) zu dem Schluß kommen, daß das „an Bodenschätzen so reiche Land, dessen natürliche Kräfte bisher nur unvollkommen benutzt sind, zu höherer Ertragsfähigkeit gebracht und instand gesetzt werden kann und muß, nicht nur um seine Bewohner besser zu ernähren als bisher, sondern auch um als Kornkammer und Produktionsbezirk tierischer Erzeugnisse für weitere Gebiete zu dienen und gleichzeitig selbst an Wohlstand und Kultur zuzunehmen". Eine der Voraussetzungen für die Erfüllung dieser Aufgabe ist eine möglichst kurze und günstige Verbindung nach der Ostsee, die große Ein- und Ausfuhrstraße für die neuen Provinzen des deutschen Wirtschaftslebens. Hier setzen die Hoffnungen Memels ein, eines der besten Ostseehäfen, der nur Jahrzehnte lang dank dem hermetischen Verschluß der russischen Grenze und dem dadurch bedingten Mangel jeglichen Hinterlandes wirtschaftlich eingeschnürt war und der sich nun endlich seiner natürlichen Bestimmung zugeführt sieht, der Hafen von Litauen, der „Korridor nach dem Meere" zu werden, den Litauen braucht.

Brauchbare Verbindungen Litauens mit Memel haben bisher so gut wie völlig gefehlt. Der Memelstrom ist zwar bis Kowno für Fahrzeuge von 300 t Tragfähigkeit schiffbar, aber im Sommer sinkt die Wassertiefe bis auf 50 cm. Trotz vielfacher Anregung von deutscher Seite hat die kaiserliche Regierung in Rußland für die Verbesserung der Memel-Schiffahrtsstraße nie etwas übrig gehabt. Der Memeler Anteil an dem Schiffsverkehr auf dem Memelstrom erstreckte sich hauptsächlich auf Holz, und zwar hatte der Wert der Memeler Abladungen im Jahre 1910 rund 24,3 Millionen betragen, im Jahre 1912 war er auf fast 28 Millionen gestiegen und selbst im Jahre 1913, wo sich unter der Wirkung der allgemeinen wirtschaftlichen Depression auch die Gesamtlage des Holzgeschäftes ungünstig gestaltet hatte, betrug er noch fast 23 Millionen, von denen 19 Millionen aus Rußland eingeführt waren[2]). Sonstige direkte Verkehrswege zwischen Litauen und der Ostsee fehlten völlig. Hier wird der Ausbau der Straßen, den bereits die deutsche Besatzung vielerorts in Angriff genommen hat, den Grund zu einer Besserung legen. Vor allen Dingen mangeln aber, wie ein Blick auf die Karte zeigt, im eigensten Interesse des Landes Eisenbahnlinien, die das nördliche Litauen, das Gouvernement Kowno, mit seinen mehr als 40 000 qkm Flächeninhalt und seinen rund 1,8 Millionen Einwohnern, bis zum Kriege nur höchst spärlich, der unmittelbar an den deutschen und kurländischen Ostseestreifen grenzende Kreis Telsche aber überhaupt nicht besaß[3]).

Hier muß und wird eine Bahnverbindung, die von Memel bzw. Bajohren in fast genau östlicher Richtung über Telsche nach Schaulen zu führen hätte, möglichenfalls mit einer Abzweigung von Telsche nach Murawjewo zum Anschluß an die Bahn Mitau—Riga, Wunder wirken.

Wenn trotz aller Ungunst der Verhältnisse und trotz der chinesischen Mauer, die Kreis und Stadt Memel von dem russischen Nachbar trennte, Memels Bedeutung gerade in den letzten Jahrzehnten erfreulich zugenommen hatte, so verdankt dies der Memeler Handel der rührigen, schon seit 1597 als Zunft der seehandelstreibenden Kaufleute korporierten Kaufmannschaft und seinem verdienten, vorbildlich schaffenden Vorsteheramt. In diesem Zusammenhang seien einige Zahlen aus dem Memeler Hafenverkehr herausgegriffen. Der Gesamtschiffahrtsverkehr im deutschen Küstengebiet hatte sich von 1875 bis 1910 von 9,9 Mill. Tonnen auf 55,6 Millionen: im Nordseegebiet von 15,4 auf 38,2 Mill., im Ostseegebiet von 4,4 auf 17,4 Mill. gesteigert. Der Anteil Memels stieg in diesen 35 Jahren von 28 000 t auf 416 000, Danzigs von 655 000 t auf 1,4 Mill., Königsbergs von 463 000 auf 1,075 Millionen Tonnen, während allerdings die Pillauer Zahlen von 745 000 auf 97 000 t zurückgingen. Im ganzen Küstengebiet hatte also der Schiffahrtsverkehr sich etwa um das Fünffache vermehrt: in der Nordsee um das Siebenfache, in der Ostsee, wohin das Interesse der deutschen Reederei mit Rücksicht auf die ungünstigen russischen Verkehrsbedingungen von jeher sich nur in

---

[1]) Prof. Skalweit (Königsberg): „Die Landwirtschaft in den estnischen Gouvernements". Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft in Königsberg i. Pr., Jena 1918.

[2]) Jahresbericht des Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Memel für 1913.

[3]) Nach dem statistischen Jahrbuch für Rußland 1914 bzw. dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich entfielen im Gouvernement Wilna auf 100 qkm nur 2,74, im Gouvernement Kowno 1,46 km Eisenbahnen, auf 10 000 Einwohner umgerechnet 5,77 bzw. 3,27 km, während in Ostpreußen, das in der Entwicklung des Verkehrswesens ja noch zu den am ungünstigsten gestellten Teilen des Preußischen Staates gehört, auf 100 qkm doch immerhin 7,83 km Bahnen und auf 10 000 Einwohner 13,90 km kommen. Das Verhältnis der Chausseen ist sogar noch schlimmer: im Gouvernement Kowno 0,99 km auf 100 qkm gegen 20,8 km in Ostpreußen.

bescheidenem Maße lenkte, nur um das Vierfache. Trotzdem hatte sich die Ein- und Ausfuhr in Danzig mehr als verdoppelt und in Memel fast verdoppelt, während sie in Königsberg und Pillau zusammengerechnet unbedeutend zurückgegangen war[4]).

Für die neue Zeit rüstet sich denn auch Memel gerade im Hinblick auf den Schiffahrtsverkehr. Der Hafen wird einer Erweiterung unterzogen, für die bereits vom preußischen Landtag 1,6 Millionen bewilligt sind. Zurzeit stehen 900 000 Mark zur Verfügung, die Arbeiten haben vor einigen Monaten begonnen. Es soll ein zweites Winterhafenbassin geschaffen werden mit einer Wassertiefe von 8 m. Die für die Schiffahrt zulässige Wassertiefe in der Baakenlinie schwankt zwischen 6 und 7 m, wird jedoch in naher Zeit ebenfalls vertieft werden, um die gleiche Wassertiefe mit dem Winterhafenbassin zu erzielen. Vor den Häfen Windau und Riga, die unter Umständen trotz der weiteren Entfernung als Konkurrenzhäfen für die litauische Ein- und Ausfuhr über See in Frage kommen könnten, hat Memel den Vorzug voraus, den es allerdings mit dem benachbarten Libau teilt, daß der Hafen fast während des ganzen Winters eisfrei ist. Die Kaufmannschaft beabsichtigt außerdem, einen starken Eisbrecher anzuschaffen, um auch für die wenigen Tage, die die Schiffahrt durch Eis behindert ist[5]), offenes Wasser halten zu können. In Riga ist die Schiffahrt mindestens 3 bis 4 Monate hindurch geschlossen und eine Fahrrinne selbst mit dem stärksten Eisbrecher nicht offen zu halten.

Was Memel zu allererst von der neuen Ordnung der wirtschaftlichen Beziehungen mit seinem östlichen Nachbarn und Hinterland, insbesondere mit Niederlitauen, dem alten Samogitien oder Szameiten, erwartet, ist also eine Verbesserung und damit eine Verstärkung seines Verkehrs. Die rasche Folge muß diesseits und jenseits der alten Grenzen ein Aufschwung des gesamten Wirtschaftslebens sein. Der schon jetzt blühende Memeler Holzhandel wird durch die reichen Holzbestände des Hinterlandes, die künftig zu Wasser wie auf den neuen Straßen und Bahnen herangeschafft werden können, einen neuen, starken Antrieb erfahren, zumal wenn drüben eine geregelte Forstwirtschaft einsetzt. Hand in Hand damit wird von bodenständigen Industrien die Holzindustrie, die in Memel bereits vielversprechende Ansätze aufweist, einen Aufschwung nehmen, nicht minder die ebenfalls bereits ansässige chemische Industrie (Zweigfabrik der „Union“ Fabrik chem. Produkte in Stettin). Die Landwirtschaft in Litauen und Kurland (über deren Bedeutung und Hebung Skalweit a. a. O. besonders bemerkenswerte Vergleichsziffern mitteilt) wird sehr bald zur stärkeren Verwendung künstlichen Düngers als Ergänzung des Stallmistes übergehen müssen. Erfolg versprechen würde endlich in Memel auch eine neu zu gründende Textilindustrie mit Rücksicht auf die bedeutende Produktion von Wolle und Flachs in den Nachbarbezirken, in denen eine solche Industrie gleichfalls völlig fehlt.

Importmöglichkeiten bieten neben künstlichem Dünger vor allem Kohle, Salz, Heringe und Stückgüter. Alle diese Waren sind wegen der hohen russischen Einfuhrzölle in den letzten Jahrzehnten nicht mehr über Memel, sondern über die russischen Häfen eingeführt worden, und Memel, das in diesen Artikeln, besonders Salz und Heringen, früher einen außerordentlich umfangreichen Handel trieb, war allmählich durch die russische Zollpolitik von der Einfuhr nach Russisch-Litauen systematisch abgeschlossen worden.

Zahlreiche, verheißungsvolle Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich somit für das einer neuen politischen und wirtschaftlichen Blütezeit entgegengehende litauische Land auf der einen, den Memeler Hafen auf der anderen Seite und für ihre Wechselbeziehungen untereinander.

[4]) Gauer: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Schiffahrtsverhältnisse im Osten“, Tilsit 1917.

[5]) Eine längere Hafensperre durch Eis von mehr als 8 Tagen fand im letzten halben Jahrhundert nur in folgenden 6 Wintern statt: 1870/71 (13.—16. Januar, 17.—18. Februar, 22. Februar bis 9. März, 11.—13. März), 1875/76 (8. Dezember, 22.—28. Dezember, 5. Januar bis 8. Februar, 20.—23. Februar), 1888/89 (27. Januar bis 1. Februar, 20.—22. Februar, 17.—19. März, 22., 24., 26. bis 27. März), 1892/93 (30. Januar bis 1. März, 7.—19. März), 1896/97 (4. Februar bis 4. März), 1906/07 (17. Februar bis 3. März, 9.—12. März), 1916/17 (6.—7. Februar, 9.—12., 15.—17. Februar, 19. März, 27.—31. März). Anmerk. der Schriftleitung.

## Kurlands wirtschaftliche Bedeutung für Mitteleuropa.

Von Hanns Dohrmann-Prekuln (Kurland).

Die 26 521,6 Quadratkilometer Kurlands und seine 798 300 Einwohner (1914) können sich schwer mit beispielsweise der Ukraine mit ihrem Flächenraum von 765 000 Quadratkilometer und ihrer Einwohnerzahl von 40 Millionen Menschen, die diesen jungen Randstaat in der Tat bedeutungsvoll für ganz Mitteleuropa machen, messen. Dennoch hat auch Kurland eine ganz gewichtige, neben den beiden Schwesterländern Livland und Estland aus verschiedenen klimatischen, geographischen und verkehrspolitischen Gründen geradezu überragende wirtschaftliche Bedeutung für Deutschland, insbesondere für den Osten des Reiches. Mit dem Hinweis darauf, daß letzten Endes auch Mitteleuropa durch Kurland wirtschaftlich viel gewinnt, wenn ein Teil Mitteleuropas in vorteilhafte Wirtschaftsbeziehungen zu dem kurländischen Nachbarlande tritt, sei im folgenden ausgegangen.

Kurland ist ein — vorwiegend landwirtschaftlich — reiches, produktionsfähiges Land, einst fraglos eine Perle in der Moskauer Zarenkrone. Schon im 16. Jahrhundert, als die Moskowiter auf dem Wege zur Ostsee die baltischen Lande, Livland und Estland, mit Krieg und Brand überzogen, wußte der gestrenge Zar vom blühenden Reichtum Kurlands. Und er hatte soviel Achtung vor dem „Gottesländchen“, wie er Kurland zuerst genannt hat, daß er dem Herzog Gotthard Ketteler schrieb,

er wolle des Landes für diesmal verschonen und ihm keinen Schaden zufügen. Nun ist der Sturm eines neuen, viel gewaltigeren Krieges über das reiche Land hinweggegangen. Der willkommene Eroberer hat geschont, soviel sich schonen ließ; im Vergleich zu den ungezählten anderen Landstrichen, durch die der Krieg seit 1914 gezogen ist, blüht Kurland als ein kleines, friedliches Paradies; dennoch hat auch in Kurland der Krieg Millionen- und Milliardenwerte vernichtet, und schwerer noch als unter den unmittelbaren Einwirkungen der kriegerischen Operationen hat das Land wirtschaftlich seit drei Jahren unter der Kriegswirtschaft der gegenwärtigen Übergangszeit gelitten und leidet noch. Dem soll man sich nicht verschließen, um so mehr, als Kurland nicht dauernd besetztes Gebiet bleiben und in Zukunft wieder fremdes Land werden soll, sondern hoffentlich recht bald in engem Anschluß an das Deutsche Reich und Mitteleuropa für ersteres von sehr wesentlicher wirtschaftlicher Bedeutung sein wird. In diesem Sinne richten sich diese Zeilen auch fürsprechend an jene Kreise, die einen maßgebenden Einfluß auf die gegenwärtige Bewirtschaftung Kurlands nehmen.

Die wirtschaftliche Bedeutung Kurlands liegt fast ausschließlich in der Landwirtschaft des Landes, denn Kurland, eines der menschenärmsten Länder Europas (seit dem Abzug der Russen nur noch 270 000 Einwohner, von denen — gegen früher 28 — nunmehr nur 9 auf den Quadratkilometer entfallen), dem Kohle und Eisen fehlen, ist überwiegend ein agrarisches Land. 56,05 Prozent seiner Einwohnerschaft (35,2 Prozent in Deutschland) beschäftigen sich mit Ackerbau; dabei verteilt sich das Land mit Berücksichtigung der verschiedenen Kulturarten in Deßjatinen (etwa 1,1 Hektar) auf die Besitzerklassen folgendermaßen:

| | Gesamtareal | Acker | Wiese u. Weide | Wald | Sonst. nutzb. Land | Impedimets |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gutsland | 979 705 | 203 114 | 216 176 | 418 412 | 19 790 | 122 433 |
| Bauernland | 898 249 | 398 197 | 431 176 | 13 654 | 9 898 | 45 324 |
| Staatsland | 325 318 | 54 251 | 79 541 | 351 967 | 901 | 35 658 |
| Kirchenland | 11 454 | 5 234 | 5 166 | 327 | 264 | 464 |
| Städtischer Grund | 7 994 | 4 523 | 2 687 | 1 088 | 106 | 590 |
| Andere Ländereien | 3 915 | 2 151 | 1 656 | 10 | 31 | 65 |
| | 2 427 635 | 667 500 | 736 403 | 785 188 | 30 990 | 207 554 |
| In Prozenten | | 27,6 | 30,3 | 32,5 | 1,1 | 8,5 |

Es ist eine anerkannte Tatsache, daß die Bevölkerungsdichte unmittelbar auf die Technik des Ackerbaues wirkt. Der geringen Dichte der Bevölkerung entsprechend beträgt daher die Ernährungsleistung in Kurland trotz der verbreiteten landwirtschaftlichen Betätigung der Bevölkerung nur 24 Menschen auf den Quadratkilometer. Auch auf die Preisgestaltung des Bodens hat die geringe Bevölkerungsdichte bisher im Lande eingewirkt; bei der geringen Nachfrage ist das fruchtbare Land selten im Preise gestiegen. Kurlands Landwirtschaft, seine Viehzucht und seine Waldpflege entsprechen also noch wenig dem Maß der Möglichkeiten und dem natürlichen Reichtum des Landes. Um des Landes landwirtschaftliche Bedeutung zu steigern, wird es daher zuvor der werktätigsten deutschen Hilfe und Schule bedürfen. Kapitalistische Sanierung des Landbesitzes, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Schaffung von Drainage und Vorflut in dem im Grunde wasserkranken Lande, Gründung landwirtschaftlicher Fachschulen und Förderung des bereits von deutscher Seite in die Wege geleiteten Genossenschaftswesens werden die nächstliegenden Aufgaben des deutschen Kulturträgertums sein müssen. Als deutsches Absatzgebiet für alle landwirtschaftlichen Hilfsmittel wird Kurland somit in allernächster Zeit eine große Bedeutung für das Reich gewinnen, um so mehr, als der reiche Großgrundbesitz trotz mancher Kriegsverluste kapitalkräftig ist. Die vornehmste landwirtschaftliche Bedeutung Kurlands für Deutschland wird jedoch, freilich erst nach einem reichen Aufwand an deutschem Kapital und deutscher einheimischer Arbeit, in dem fraglos bedeutenden Export seiner landwirtschaftlichen Produkte nach Deutschland zum Ausdrucke kommen. Denn haben für Kurland bisher die überaus günstigen natürlichen Vorbedingungen einer reichen Produktionsfähigkeit nicht ausgenutzt werden können, weil Technik und Kultur sich nicht zu entwickeln vermochten, so werden sie bei großzügiger Ansiedlung deutscher Bauern und einer allgemeinen Neugestaltung der kurländischen landwirtschaftlichen Kultur die Gewähr dafür bieten, daß sich das Land zu einer Kornkammer des deutschen Ostens entwickelt. Unter der Voraussetzung, daß die Entwässerung und Drainage, die sich in Kurland übrigens unverhältnismäßig billiger als im Reiche erreichen lassen kann, durchgeführt wird, rechnet man für Kurland mit einer künftigen landwirtschaftlichen Produktion, die um 25 bis 30 Prozent höher als in Westpreußen und Schlesien sein wird, ganz zu schweigen von der Provinz Ostpreußen.

Die Landwirtschaft wird in Kurland stets vorwiegen. Das liegt im Charakter des Landes. Demgemäß dürfte sich auch die bei 750 000 Hektar Wiesenland schon früher blühende Viehwirtschaft überaus günstig entwickeln. Zurzeit liegt sie völlig danieder, da das Land in dieser Hinsicht durch Requisitionen am schwersten gelitten hat. Auch Kurlands Wälder haben schwer unter dem Kriege zu leiden gehabt. Trotzdem wird das Herzogtum mit seinen übrigbleibenden 600 000 Hektar Wald der deutschen Holzindustrie reichliche Mengen billigen Rohmaterials zuführen können. Wenn das Gebiet nicht zuletzt vollkommen verarmt, so wird es auch staatswirtschaftlich seinen Pflichten vollauf nachkommen; hat es dem russischen Staate doch schon 1901 43 022 000 Rubel an direkten und indirekten

Steuern, die Zolleinnahmen der Krone aus dem Lande natürlich nicht mitgerechnet, geliefert, außerdem aus Landesmitteln für verschiedene Institutionen 21 700 000 Rubel verausgabt.

Die Bedeutung der kurländischen Industrie ist gering, wie — neben Riga, das den ganzen Handel an sich zog, — auch der Handel in den kurländischen See- und Landstädten, so Libau, Windau und Mitau, verhältnismäßig hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Es ist bezeichnend, daß sich nur 16 Prozent der kurländischen Bevölkerung mit der Industrie, nur 9 Proz. mit Handel und Transport beschäftigt haben, ehe der Krieg ausbrach. In etwas über 200 Fabriken, die gegen 30 000 Arbeiter beschäftigten, wurden für etwa 80 Millionen Waren erzeugt. So ansehnlich diese Zahlen für kurländische und östliche Verhältnisse schließlich auch sein mögen, so wirken sie doch unbedeutend neben den mitteleuropäischen Massen. Der deutschen Industrie wird in Kurland somit ein bedeutendes Absatzgebiet entstehen; denn es ist kaum anzunehmen, daß sich neben der vielversprechenden kurländischen Landwirtschaft auch die kurländische Industrie wesentlich entwickeln kann; es wird sich vornehmlich um lokale Industriezweige und um Filialgründungen handeln. Eine um so größere Bedeutung dürfte in der kommenden Entwicklungsperiode — vornehmlich für das Reich — der Handel in und durch Kurland gewinnen. Ganz abgesehen von der voraussichtlichen landwirtschaftlichen Überproduktion im kurländischen Binnenlande, wird die Masse des innerrussischen Rohmaterials und Warenstapels fortan viel reichlicher als vor dem Kriege nach den kurländischen Häfen strömen, um von dort aus ins Reich und weiter geleitet zu werden. Dafür sprechen gewichtige Gründe: die aus Libau und Windau parallel der Düna nach Innerrußland führenden Bahnen, die größere Nähe dieser Häfen an Deutschland im Verhältnis zu dem vorläufig schlecht verbundenen Riga, die Eisfreiheit der Häfen, die zum Teil vollendete, zum Teil projektierte günstige Landverbindung Windau—Libau—Königsberg und nicht zuletzt die Tatsache, daß die Häfen Livlands und Estlands schon vollauf damit beschäftigt sein werden, nur den Warenverkehr Rußlands bis zu der nach Süden abgrenzenden Linie Riga—Moskau weiter zu vermitteln.

Rückschau und Ausblick auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Kurlands zwingen zu dem Schlusse, daß sichtbare, reiche Entwicklungsmöglichkeiten Kurlands wirtschaftliche Bedeutung für das Deutsche Reich recht wesentlich erscheinen lassen. Rußland hat in Kurland eine Perle verloren und ist sich des Wertes dieses Besitzes doch nie bewußt geworden. Unter seiner Herrschaft ist das Land verkümmert, seine natürlichen Reichtümer sind nicht gehoben worden, seiner kulturell hochstehenden Bevölkerung sind vor allem stets Vorurteile entgegengebracht und Hindernisse in den Weg gelegt worden, wenn sie den Weg fortschrittlicher wirtschaftlicher Betätigung beschritt. Das ist nun Vergangenheit, und der deutsche Morgen dämmert. Hoffen wir, daß wenn die Last der schweren Übergangszeit nicht mehr bleiern auf das wirtschaftliche Leben des befreiten Landes drücken wird, Kurland in wirtschaftlicher Hinsicht wirklich eine Entwicklung nimmt, die es zu einem seinen natürlichen Reichtümern vollauf entsprechenden und bedeutenden Bestandteil des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes macht!

---

## Estlands Wirtschaftsleben.

Von Dr. Fritz Wertheimer-Berlin.

### I. Allgemeine Wirtschaftsverhältnisse in Estland.

Estland umfaßt mit seinen vorgelagerten 70 Inseln (Livland hat deren nur 20, Kurland gar keine) rund 20 000 Quadratkilometer. Es besitzt weder Kohlen, noch Eisen. Reichliche Kiesvorkommen werden zum Wegebau ausgenutzt, Kalksteine finden Verwendung zum Bauen, Gips und Kalk werden zu verschiedenen technischen Zwecken abgebaut und verwendet, Tonvorkommen haben zur Begründung von Zementfabriken geführt, Versuche zur Bernsteingewinnung waren nicht erfolgreich. Nach der Volkszählung von 1897, der ersten und einzigen russischen, auf deren recht problematischen Wert man allerdings verweisen muß, zählte Estland rund 415 000 Einwohner, darunter 365 000 Esten, 21 000 Russen, wobei das Militär eingerechnet ist, 16000 Deutsche, außerdem 1400 Reichsdeutsche. Das Land ist überwiegend protestantisch, 370000 Protestanten stehen nur 35 000 Griechisch-Katholiken, 2000 römische Katholiken und 1200 Juden gegenüber. Das statistische Komitee des Gouvernements Estland berechnete zum 1. Januar 1913 die Bevölkerung auf 474 000 Köpfe, davon 119 000 Städter. Dazu muß allerdings bemerkt werden, daß die geographisch zu Estland gehörige Industriestadt Narwa von den Russen verwaltungstechnisch zum Gouvernement Petersburg gezählt wird und infolgedessen in allen estländischen Statistiken fehlt. Die Volksstatistik, wonach in Estland rund 89 Prozent Esten, 5,5 Prozent Deutsche, 5 Prozent Russen und 0,3 Prozent Juden gegenüberstehen, wird allerdings dadurch kaum berührt. Die Grundbesitzverteilung[1]) ist die folgende (1 Dessjätine = 1,09 ha): Von 1 762 418 Dessj. (ohne Städte) entfallen 1 159 456, also rund zwei Drittel, auf den Großgrundbesitz, 602 962 Dessj., also rund ein Drittel, auf den bäuerlichen Besitz. Kron- oder Dominialbesitz ist in Estland kaum vorhanden, wo er vorhanden war, ist er meist von der Ritterschaft, also dem Großgrundbesitz, angekauft worden. Ein richtiges Bild von den wirtschaftlichen Zuständen gibt diese Statistik noch nicht. Es wird schon klarer, wenn man den Schätzungswert des Reinertrages betrachtet. Hier stehen sich der Großgrundbesitz mit

[1]) Nach den Angaben der Estländischen Ritterschaft in deren Werk, 1912, „Verzeichnis der für die Grundsteuererhebung geschätzten Ländereien des Gouvernements Estland".

2,2 Millionen Rubel und der Kleinbesitz mit 1,7 Millionen Rubel schon erheblich näher. Wenn man ferner anführt, daß vom Ödland (20 Prozent der Fläche) 17 Prozent zum Großgrundbesitz und nur 3 Prozent zum kleinbäuerlichen Besitz gehören, daß ferner vom Gesamtumfang des Großgrundbesitzes 28 Prozent, vom Umfang des Bauernbesitzes aber nur 5 Prozent Waldfläche sind, daß im ganzen die Bauern 90 Prozent, die Großgrundbesitzer aber nur 48 Prozent nutzbare Fläche an Acker, Wiese, Feld und Weide besitzen, so kann man sagen, daß Großgrund- und Bauernbesitz sich hinsichtlich der landwirtschaftlich benutzten Fläche ungefähr gleich stehen.

Die klimatischen Verhältnisse Estlands bedingen es, daß das Land fast ungeeignet zum Weizenanbau ist, sich aber eben noch zum Anbau von Kartoffeln eignet. So kommt es, daß ein Hauptzweig der großen Güter die Spiritusbrennerei ist. Die Produktion ging in früheren Jahren größtenteils nach Hamburg, Spanien und Schweden, seit 1900 das Spiritusmonopol eingeführt ist, nach Petersburg. In Jahren von Kartoffelmißernten gebrauchten die Brennereien amerikanischen und kaukasischen Mais, namentlich aber amerikanischen, weil dessen regelmäßige Belieferung gesicherter ist als die unberechenbare Lieferung aus dem Kaukasus. Das erklärt für unsere spätere Betrachtung manches in den Einfuhrziffern des Hafens Reval. Die Brennerei ist nach der estnischen Ritterschaftsverfassung ein Sonderrecht des Gutes, ebenso wie in Kurland und Livland. Mit dem Aufkommen des Nationalitätenkampfes bildete natürlich dieses Vorrecht des deutschen Großgrundbesitzers einen Gegenstand des Streites zwischen ihm und den estnischen Bauern, aber mehr moralischer als praktischer Art. Denn in Wirklichkeit sind die Bauernbesitze zu klein (durchschnittlich 35—40 ha), um selbst zur Errichtung von Brennereien schreiten zu können. Umgekehrt hat gerade die Errichtung der Gutsbrennereien in Estland den Verkauf des früheren Pachtlandes an die Bauern zu Eigenbesitz begünstigt. Vor dem Verkauf bezahlte mancher Gutsbesitzer an seinen Pachtbauern viel mehr für die Lieferung von Kartoffeln an seine Brennerei, als ihm der Bauer Pacht bezahlte. Und da der Kartoffelpreis sich nach dem Preise des abgesetzten Spiritus in Estland normiert, der Bauer also gewissermaßen eine Art Gewinnbeteiligung hat, bekam er viel bares Geld in die Hand, das ihm den Ankauf seines früheren Pachtgutes erleichterte. Das Vorhandensein der zahlreichen Brennereien förderte nun wieder die Viehzucht, die Schlempe wird von den Gütern zur Fütterung verwendet und auch an die Bauern weiterverkauft. Auf der Produktion von Schlempe beruht damit die starke Milcherzeugung, eine prachtvolle Viehhaltung: Estland wurde Milch- und Butterlieferant für die Reichshauptstadt Petersburg. Die besonderen „weißen Wagen", die nach Petersburg gingen, schafften einen starken Verkehr auf den estländischen Bahnen. In der letzten Zeit haben auch die Kleinbauern daran steigenden Anteil genommen durch die Begründung von Sammelmeiereien, wie sie auch das Beispiel der Gutsbesitzer in Hinsicht auf die Viehhaltung — namentlich die holländische schwarz-weiße Rasse wurde bevorzugt — im ganzen schnell nachahmten. Der Getreideanbau war für die estländische Landwirtschaft wenig lohnend. Die Tarifpolitik der russischen Regierung mit dem Zonentarif und seinen bei weiten Entfernungen stark abfallenden Sätzen ließ das viel billiger produzierte Getreide des Schwarzerdebezirks und auch Sibiriens außerordentlich billig nach Reval gelangen. Zwar ging das Bestreben des estnischen Grundbesitzes dauernd dahin, das Ursprungsgetreide den billigeren Tarif nur dann genießen zu lassen, wenn es exportiert wurde, sonst aber durch eine höhere Fracht dem estnischen Getreide eine Art Zollschutz im Verbrauchergebiet zu verschaffen, man drang aber damit nicht durch. Deshalb kam der starke Kartoffelanbau, damit das Brennereiwesen und durch die Ausnutzung der Rückstände die Viehhaltung und die Milchwirtschaft auf.

### II. Die Landwirtschaft im Kriege.

Der Krieg hat, namentlich in den letzten Monaten der Maximalistenherrschaft, dem Lande schwere Wunden geschlagen. Die Brennereien standen vollkommen still. Es ist noch ein Glück, daß die Winterung hier Mitte August schon in den Boden gesenkt wird, zu einer Zeit, als 1917 die Bolschewisten noch nicht am Ruder waren. So wurde dieses Fünftel der Gesamtfläche regelmäßig und gut mit Roggen bestellt. An den kleinen Grundbesitz sind die Bolschewisten auch weniger herangegangen, so daß der ängstliche und mißtrauische Bauer in Ruhe seine Saat für die Sommerung vergraben und verbergen konnte. Die großen Güter haben selbst vielfach ihre Spiritusfässer zu diesem Zwecke an die Kleinbauern ihres Bezirkes abgegeben. Vorhandene Mehlvorräte hat man einfach in den Säcken in Brunnen und Flüsse versenkt, weil man die Erfahrung machte, daß hierbei nur eine verhältnismäßig dünne Schicht ringsum verkleistert, während der eigentliche Inhalt gut sich konserviert. In der estnischen Presse, deren Inhalt ja die Russen wenig verstehen und lesen konnten, wurden häufig in aller Öffentlichkeit die mit diesem Versteckungs- und Verbergungssystem gemachten Erfahrungen diskutiert und Rezepte zur Verbesserung öffentlich gegeben. Die Bolschewisten verfolgten das System, die Güter zunächst nicht zu teilen, sondern als geschlossenes Ganzes durch Komitees ungeteilt bewirtschaften zu lassen, um sie dem Nationaleigentum voll zu erhalten. In die Komitees wurden gewöhnlich die Landlosen und Gutsknechte des betreffenden Grundbesitzes gewählt, und auch die früheren Verwalter wurden vielfach als Schreiber und Buchhalter zugezogen. Da aber alle diese Personen seit langen Jahren mit den Gutsverhältnissen vertraut waren und auch Interesse für den Besitz hatten, wurde auf diese Weise noch am wenigsten Schaden angerichtet. Allerdings fixierten sich die Knechte nunmehr ihren Geldlohn, den sie neben den Deputaten an Korn und Milch usw. erhielten, recht hoch. Die Sol-

daten und die Roten Gardisten haben durch ihre sinnlosen Massenabschlachtungen wertvollen Viehs und durch ihre Requisitionen unberechenbaren Schaden angerichtet und haben unersetzliche Güterwerte verschleudert. Die Einquartierung des russischen Militärs in die Gutshöfe hat mehr geschadet als alles andere. Auch der allmähliche Verfall der Gutsbaulichkeiten brachte bei der völligen Unmöglichkeit, Reparaturen durchzuführen, viel Schaden. Die Böden wurden schlecht bearbeitet, mit schlechtem Pferdematerial und sehr alten oder zu jungen Knechten nicht so behandelt, wie es im Frieden der Este, der ein guter Landwirt und viel mehr Landwirt als Politiker ist, getan haben würde. Recht stark zugenommen hat in der Kriegszeit die Schweinezucht, weil die Preise enorm hoch waren. Vor dem Kriege kostete ein gut gemästetes Schwein 70—80 Rubel, jetzt das Zehnfache. Im vorigen Winter ging deshalb ein gut Teil des Getreides zur Schweinemästung weg und der menschlichen Ernährung verloren. Im Winter 1917/18 brach eine Panik aus, weil die Bauern fürchteten, ihre Schweine durch die Requisitionen der Roten Garde und der Maximalisten zu verlieren, und so kam es zu einem Massenverkauf und zu einer Verschleuderung der Schweine, die sich indessen lohnt, weil das Getreide jetzt mehr zur menschlichen Ernährung zur Verfügung steht. Estland produziert ja überhaupt weniger Getreide, als es selbst verbraucht! So wird jetzt bei der Abgeschlossenheit von den früheren Lieferungszentren Sibiriens und des Schwarzerdebezirkes zunächst zur Ernährung der Bevölkerung ein Teil des vergrabenen und auf Gütern, namentlich Bauernhöfen, noch reichlich vorhandenen Saatgetreides herangezogen werden müssen. Wie sich die Dinge künftig entwickeln, steht dahin. Die Landwirtschaft Estlands erwartet vor allem viel von der kommenden Rechtssicherheit, dem Wegfallen der Diebstähle und der reichlichen Bestechungsgelder. Sie erwartet auch höhere Preise für Fleisch, Milchprodukte und Korn. Ob ihr dabei die alte Rolle der Versorgung des Petersburger Bezirkes durch irgendwelche Tarifvereinbarungen und Erleichterungen des Grenzverkehrs erhalten bleiben wird, ist unklar. Bei dem Anschluß an das Deutsche Reich in irgendwelcher Form rechnet man mit einer starken Einschränkung des Brennereiwesens und mit einem Ersatz der Schlempe durch künstlichen Dünger und durch künstliche Futtermittel. Schwierigkeiten werden sich vor allem in der nächsten Zeit aus dem Mangel an gutem Pferdematerial und an Pferdefutter bemerkbar machen, weil sich bei der kurzen Frühjahrszeit die Bestellung auf einen recht kurzen Zeitraum zusammendrängt.

### III. Die Industrie in Estland.

An Industrie ist Estland nicht eben reich. Abgesehen von einer großen Zementfabrik, die sich seit 1870 (begründet von Baron Girard de Soucanton, später an eine Aktiengesellschaft übergegangen mit dem Sitze in Reval) nördlich von Wesenberg in dem sonst unbedeutenden Hafenorte Port Kunda entwickelte und die nach den neuesten Zahlen rund 750 000 Normalfaß Zement fabriziert, konzentriert sich die Industrie auf die beiden Städte Narwa und Reval. In Narwa, dessen Orientierung nach Lebensart und Haltung der Bewohner schon stark auf die Nähe Petersburgs hinweist und das jedenfalls die russifizierteste Stadt des Baltikums darstellt, sind es im ganzen wenige sehr große Fabriken mit rein estnischer Arbeiterschaft, aber mit ausländischen, zum großen Teile englischen Vorarbeitern, Ingenieuren und Leitern, die hier zu erwähnen sind. Englisch im Kapital und demzufolge auch in ihren leitenden Angestellten aller Stufen ist die Tuchmanufaktur, die vor dem Kriege etwa 1200 Arbeiter beschäftigte und bessere Zivil- wie Militärtuche herstellte. An der Stelle, wo der Narowastrom aus seinem harten Kalkfelsenbette auf einen weicheren Tonboden floß und diesen Boden allmählich abwusch, wo er dann, um die Krenholminsel herum fließend, durch diese Auswaschung zwei Wasserfälle bildete, sind diese Tuchfabrik, wie auch eine Flachsspinnerei mit 1800 und eine Baumwollspinnerei mit rund 21 000 Arbeitern vor dem Kriege entstanden. In erster Linie werden die billigen Wasserkräfte ausgenutzt, wobei auf die landschaftliche Schönheit der Fälle beim Bau der kasernenartigen, roten Ziegelsteinfabriken wenig Rücksicht genommen wurde. Die Baumwollspinnerei besitzt allein 11 Turbinen von je 1400 PS. Eine Maschinenfabrik und kleinere Unternehmungen am Orte sind weniger erwähnenswert. Wesentlich ist, daß die gesamten Fabriken, die die Maximalisten erst sprengen wollten, dank dem besonnenen Sinn der Arbeiter erhalten geblieben sind; in den letzten Versammlungen sagten die Arbeiter vernünftigerweise sich von allen Vorschlägen zur Sprengung und Zerstörung der Fabriken los, da sie selbst wohl entfliehen könnten, ihre Familien aber auch nach dem Ende der bolschewistischen Herrschaft leben wollten. Aus gleichen Gründen stellten sich die Arbeiter einzelner Betriebe als Wachen gegen eine geplante Sprengung der Narowabrücke zur Verfügung. Beim Einzug in die Stadt eroberten die Deutschen außer zahlreichem militärischen Material auch das für Militärzwecke in den Fabriken lagernde Material an Fertigfabrikaten und Rohstoffen, so für $2^1/_2$ Mill. Rb. Flachs, 200—300 Waggons Baumwollwaren, ägyptische und russische Baumwolle zur Aufrechterhaltung des Betriebes für mehrere Monate. Während man für Narwa zu Anfang des Jahres 1914 mit Frauen und Heimarbeitern der Baumwollspinnerei rund 30 000 Arbeiter annehmen darf, gab es in Reval 1917 32 größere Betriebe mit rund 25 000 Arbeitern. Zwar besitzt Estlands Hauptstadt auch Fabriken, die schon an 50 Jahre alt sind, aber seine industrielle Bedeutung ist doch untrennbar mit dem Kriegshafen und dem Ausbau zum maritimen Stützpunkt Rußlands verbunden. Der Befehl zum Kriegshafenausbau erfolgte ja erst 1908, als man den mit so großen Kosten ausgebauten, aber nach dem Untergang der Flotte im russisch-japanischen Kriege nicht mehr verteidigungsfähigen Hafen Libau aufgab. Nun ging man mit aller Macht an die Befestigung Revals, die ja

bei der geschützten Lage und der Vorlagerung der beiden Inseln Nargö und Wulf nicht schwer und ohne allzu große Kosten zu schaffen war. Zweifellos schadete dies dem Handelshafenplatze Reval, wie auch die Kaufmannschaft vergebens Versuche machte, die Regierung zur Wahl Baltischports als Kriegshafen zu bestimmen, weil sie wußte, daß der Russe zu einer verständigen Verbindung von Handels- und Militärinteressen kaum fähig sein werde. Aber die Marine zog in der Folgezeit doch eine Reihe von Kriegsindustrien nach sich, deren Anwesenheit zwar dadurch den Revalern und namentlich den Deutschen dort wenig erwünscht schien, weil sie eine stark radikal gesinnte und zur nationalen Verhetzung durch die russische Politik außerordentlich geeignete estnische Arbeiterschaft mit sich brachte, die aber doch auch für das Wirtschaftsleben der Stadt ihren Vorteil hatte. So wuchs die industrielle Bedeutung der Stadt erst im letzten Jahrzehnt heran. Als 1917 die Kohlenbeschaffung durch eigene Agenten im Donezgebiete immer schwieriger wurde, schlossen sich die Betriebe mit über 25 Arbeitern zu einem Fabrikantenverein zusammen. Die Revaler Industrie weist sieben größere Gruppen auf. Die Gruppe der Schiffswerften umfaßt drei Fabriken mit 12 000 Arbeitern: die russisch-baltische Werft baut Kreuzer und größere Minensucher, die Nordwestschiffswerft Fahrzeuge aller Art und die Werft Nobleßner in erster Linie Unterseeboote. Von den Papierfabriken, die zusammen etwa 2000 Arbeiter beschäftigen, ist die größte die Revaler Zellulosefabrik, die 800 000 Pud Zellulose und 700 000 Pud Papier herstellte. In der Metallverarbeitung ist die bedeutendste Anlage die der Fabrik Dwigatel mit 1500 Arbeitern zum Bau von Eisenbahnwaggons, Trambahnwagen und Dampfkesseln. Dann sind zu erwähnen die Fabriken von Krull zum Bau von Brennereien und Kältemaschinen, sowie von Wiegand, die für Marinebestellung hauptsächlich Naphthamotoren baute. In der Textilindustrie ist die baltische Baumwollspinnerei mit 1800 Arbeitern zu nennen, in der Gruppe der Holzbearbeitung vor allem die schon 1884 begründete Fabrik von Luther mit ihren 2000 Arbeitern, für die segensreiche soziale und gesellschaftliche Einrichtungen bestehen. In dieser Gruppe sind zahlreiche kleinere Betriebe vorhanden. Die Zementindustrie wird von der schon erwähnten Port Kunda-Fabrik und einer nahe von ihr gelegenen Fabrik Asserin gebildet. Ihre Verwaltung sitzt in Petersburg, sie stellt jährlich rund 750 000 Faß Zement her, Ton und Kalk werden unmittelbar am Fabrikationsorte gewonnen, der Abtransport der Ware erfolgt zur Sommerszeit in großen Segelschiffen, es werden etwa 1000 Arbeiter beschäftigt. Die chemische Industrie endlich umfaßt neben kleineren anderen Betrieben große Spritunternehmungen. Vor dem Kriege bezog der ungelernte Arbeiter bei zehnstündiger Arbeitszeit einen Lohn von 1 Rubel 10 Kopeken. Zu Beginn 1917 betrug der Arbeitslohn 2 Rubel 20 Kopeken, hatte sich also schon verdoppelt, und dabei legte der Unternehmer noch ein Beträchtliches zu, indem er seinen Arbeitern billige Lebensmittel verschaffte und dabei selbst zuzahlte, nur um den Arbeitslohn nicht noch mehr erhöhen zu müssen. Nachdem im März die Revolution gekommen war, wurde im Mai zum ersten Male der Arbeitslohn von den Arbeitern diktiert, und zwar wurde er auf 4 Rubel für Männer, auf 3,50 Rubel für Frauen festgesetzt. Dazu kam statt des zehnstündigen der achtstündige Arbeitstag. Gelernte Arbeiter bezogen um diese Zeit schon 8 Rubel. Vom 16. Januar 1918 an bekam der ungelernte Arbeiter 13,50, der gelernte 18 Rubel als Mindestmaß. Diesen Betrag zahlten aber nur einzelne Fabriken, andere weigerten sich mit Erfolg, ohne daß Streiks erfolgten. Eine Folge der Revolution war, daß die Arbeitsleistungen sich immer mehr verschlechterten, daß weiterhin an Sonnabenden nur 7 Stunden Arbeitszeit festgesetzt wurden. Beim Übergang vom zehn- zum achtstündigen Arbeitstag mußten einzelne Fabriken natürlich Überstunden einlegen, um ihren Bestellungen gerecht werden zu können, diese wurden zunächst mit 50, späterhin mit 100 Prozent des Normallohnes bezahlt. Entsprechend gingen natürlich die Preise für die Waren in die Höhe.

### IV. Der Hafen Reval und sein Schiffsverkehr.

Der Handelshafen Revals ist in den Jahren 1714 und 1716 von Peter dem Großen umgebaut und vergrößert worden. Das Hafenbassin ist an sich klein und die Einfahrt bei widrigen Winden nicht leicht, doch ist die Befahrung sehr gut. Der Hafen war in den letzten beiden Jahrzehnten nur zweimal, 1903/04 und 1909/10, völlig eisfrei, der Hafen Baltischport sechsmal. Die Zeit der Vereisung betrug von 1895/96 bis 1913/14 im Durchschnitt 52 Tage im Jahre, in Baltischport nur durchschnittlich 27 Tage. Während allerdings in früheren Jahren in der Vereisungszeit der Handelsbetrieb von Reval, wohin er aus dem noch früher und noch länger vereisten Hafen Kronstadt übergesiedelt war, weiter westlich sich nach Baltischport wandte und dadurch dieser Hafen allein eine gewisse Bedeutung bekam, wurde das anders mit der Anschaffung des Eisbrechers „Stadt Reval", dem in schwierigen Jahren der Eisbrecher „Jermak" der russischen Regierung aushalf. Daß Reval wenig direkten Handelsverkehr mit den eigentlichen Produktionsländern der Rohstoffe hatte, sondern mehr der russischen Küstenschiffahrt und der Handelsvermittlung zwischen England, Deutschland und Rußland diente, geht aus den Zahlen des Schiffsverkehrs und des Schiffsraumes hervor[2]). Es liefen an Schiffen mit mehr als 20 Tonnen Raumgehalt ein:

| Im Durchschnitt der Jahre | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1885/89 . . | 1581 | Schiffe | mit 385 410 | Tonnen |
| 1890/94 . . | 1558 | „ | „ 346 196 | „ |
| 1895/99 . . | 1954 | „ | „ 500 277 | „ |
| 1900/04 . . | 2276 | „ | „ 587 286 | „ |
| 1905/09 . . | 2203 | „ | „ 587 707 | „ |
| 1913 . . . . | 2544 | „ | „ 907 344 | „ |

[2]) Vgl. die Statistik im April-Maiheft 1916, S. 38.

Freilich wuchs in den letzten Jahrzehnten die Bedeutung der fast eisfreien oder doch nur ganz kurze Zeit vereisten baltischen Häfen Windau und Libau immer mehr, während der Winterhandel Revals sich nicht vergrößerte oder sogar sank.

Dabei ist sich der Durchschnittsraumgehalt der Dampfer mit rund 550, derjenige der Segler mit rund 55 Tonnen fast gleich geblieben. Der Flagge nach waren darunter, im Durchschnitt:

1890/94 . . 1246 russische mit 138 111 Tonnen — 312 ausländische mit 208 085 Tonnen,
1895/99 . . 1530 russische mit 200 812 Tonnen — 424 ausländische mit 299 465 Tonnen,
1900/04 . . 1835 russische mit 277 311 Tonnen — 441 ausländische mit 309 975 Tonnen,
1905/09 . . 1836 russische mit 317 238 Tonnen — 367 ausländische mit 270 469 Tonnen,
1913 . . . . 2046 russische mit 499 606 Tonnen — 498 ausländische mit 467 738 Tonnen.

Betrachtet man den Verkehr mit den inländischen und ausländischen Häfen im einzelnen, so liefert das manche Aufklärung zu der eigentlichen Rolle, die der Hafen Reval spielt.

Die Zahl der aus russischen Häfen nach Reval kommenden Schiffe betrug:

| im Durchschnitt der Jahre | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1885/89 . . | 1141 | Schiffe | mit | 136 129 | Tonnen | Rauminhalt |
| 1890/94 . . | 1254 | „ | „ | 156 099 | „ | „ |
| 1895/99 . . | 1516 | „ | „ | 208 208 | „ | „ |
| 1900/04 . . | 1808 | „ | „ | 277 544 | „ | „ |
| 1905/09 . . | 1760 | „ | „ | 281 755 | „ | „ |
| 1913 . . . . | 1921 | „ | „ | 426 173 | „ | „ |

An diesen Zahlen war die russische Flagge im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte mit 97 bis 98 Prozent beteiligt. In den geringen Rest teilen sich alle anderen Länder, ihnen voran Deutschland.

Was nun den Schiffsverkehr Revals mit ausländischen, nicht-russischen Häfen angeht, so kamen aus ausländischen Häfen an:

| im Durchschnitt der Jahre | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1885/89 . . | 440 | Schiffe | mit | 249 281 | Tonnen | Rauminhalt |
| 1890/94 . . | 304 | „ | „ | 190 097 | „ | „ |
| 1895/99 . . | 438 | „ | „ | 292 069 | „ | „ |
| 1900/04 . . | 468 | „ | „ | 309 742 | „ | „ |
| 1905/09 . . | 442 | „ | „ | 305 952 | „ | „ |
| 1913 . . . . | 623 | „ | „ | 481 172 | „ | „ |

Während unter den aus russischen Häfen ankommenden Schiffen um das Jahr 1900 nur rund 30 Prozent Dampfer und 70 Prozent Segler sich befanden und sich die Zahl der Dampfer in den letzten Jahrzehnten kaum merklich hob (von 1890 bis 1909 nur von 20 auf 30 Prozent), hatte sich das Verhältnis bis zum Jahre 1913 immerhin zugunsten der Dampfer so verschoben, daß sie der Zahl nach etwas die Segler überwogen. Die eingehenden Schiffe aus ausländischen Häfen dagegen waren schon 1890 zu 91 Prozent Dampfer, 1909 waren es 94 Prozent, 1913 rund 95 Prozent.

Die Küstenfahrer sind zumeist Segler, die den Handel mit Getreide, Mehl, Salz, Fischen, Holz vermitteln. Die Schiffe fremder Flaggen, die aus russischen Häfen kommend Reval anliefen, taten das, um hier ihre Ladung zu vervollständigen oder um Passagiere abzusetzen. Es waren auch solche Schiffe darunter, die nach dem Löschen ihrer für Reval bestimmten Waren keine Rückfracht fanden und daher mit Ballast nach anderen russischen Häfen zu fahren gezwungen waren. Daher kommt es, daß in der Revaler Statistik die Zahl der nach russischen Häfen ausfahrenden Schiffe die der aus russischen Häfen kommenden Schiffe übersteigt. Ein größerer Schiffsverkehr mit ausländischen Häfen fand nicht statt. In den letzten Jahrzehnten, seit die Eisbrecher in Tätigkeit traten, hatte Reval eine Bedeutung als Winterhafen für das früher und längere Zeit vereiste Kronstadt und Petersburg. 30 Prozent des Schiffsverkehrs spielte sich in den drei Wintermonaten Dezember, Januar und Februar ab, während im Frühjahr, Sommer und Herbst nur je 23 Prozent des Schiffsverkehrs sich abwickelten.

Mit dem Aufkommen der klimatisch noch günstigeren Winterhäfen Libau und Windau ging die Winterbedeutung Revals etwas zurück. Es fehlt ja Reval auch an einer günstigen Bahnverbindung mit dem Innern Rußlands, dem hauptsächlichsten Exportgebiet, wie sie Riga und namentlich seit der geschickten Utinschen Tarifpolitik mit der Rybinsker Bahn auch Windau besitzen. Das behinderte immerhin ein Aufblühen des Export- wie des Importgeschäftes. Reval gewann lediglich eine gewisse Bedeutung als Exporthafen im Transitverkehr mit den nordischen Häfen.

Über die im Auslandsverkehr vorherrschende Nationalität der eingegangenen Schiffe und über ihre Größe im Verhältnis zum gesamten Tonnageinhalt unterrichtet in Prozentzahlen die nachfolgende Tabelle.

| Es entfielen auf die Jahre in % | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1885/1889 | | 1890/1894 | | 1895/1899 | | 1900/1904 | | 1905/1909 | |
| | Anz. | t | Anz. | t | Anz. | t | Anz. | t | Anz. | t |
| Rußland . . | 8 | 5 | 10 | 6 | 13 | 8 | 13 | 10 | 31 | 4 |
| England . . | 28 | 45 | 32 | 49 | 25 | 36 | 23 | 32 | 17 | 33 |
| Deutschland . | 31 | 24 | 31 | 23 | 31 | 27 | 30 | 25 | 26 | 30 |
| Dänemark . | 9 | 11 | 12 | 16 | 20 | 22 | 22 | 23 | 16 | 22 |
| Schweden . . | 14 | 8 | 7 | 3 | 6 | 3 | 6 | 4 | 6 | 5 |
| Norwegen . | 6 | 3 | 5 | 2 | 4 | 2 | 4 | 3 | 3 | 5 |
| Holland . . . | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| Verschiedene | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |

Im Auslandsverkehr überwiegt also der Zahl nach die russische Schiffahrt, ihr folgt die deutsche, dann die englische. Was die Größe der Schiffe angeht, so steht England voran. Ihm folgt dicht auf Deutschland, dann Dänemark, und erst hinter Schweden und Norwegen kommt Rußland. Von den aus Reval auslaufenden Schiffen gingen im Durchschnitt 1905/09 nach deutschen Häfen 118 mit 64 000 Tonnen, nach englischen 83 mit 83 000 Tonnen, nach holländischen 29 mit 22 000 Tonnen, nach schwedischen 23 mit 12 000 Tonnen, nach belgischen 17 mit 14 000 Tonnen, nach französischen 15 mit 15 000 Tonnen. Allerdings ist zu bemerken, daß der Schiffsverkehr mit Holland und Belgien Waren vermittelt, die in erster Linie aus Deutschland kamen oder nach Deutschland bestimmt waren.

### V. Revals Handel mit Rußland.

Die Einfuhr Revals zur See aus Rußland stieg langsam von 5 Millionen Pud jährlich im Durchschnitt des Jahrfünfts 1890/94 auf 7, 9 und 10 Millionen in den nächsten Jahrfünften und betrug 1913 11 Millionen (1 Pud = 40 russische Pfund zu je 409 gr). Rohstoffe und Halbfabrikate stehen an erster Stelle, dann folgen Lebensmittel und Manufaktur- und Industriewaren. Quantitativ der größte Einfuhrartikel ist Bau-, Brenn- und Nutzholz mit über 4 Millionen Pud. Es kommen hierher zu je 23 Prozent aus Narwa und anderen kleineren estländischen Häfen, zu 18 Prozent aus Riga. Während früher Steinkohle aus Rußland überhaupt nicht eingeführt wurde, kam 1908 eine starke Steinkohleneinfuhr aus Südrußland auf, die jedoch in den letzten Jahren sich zugunsten der englischen Kohle wieder vollkommen verlor. Dem Umfange nach der zweitgrößte Einfuhrartikel ist Salz, das fast ausschließlich aus der Krim kommt, dann folgen Ziegelsteine, Papiermasse aus Holz und Zellulose und Mehl. An dem Handel mit Reval sind der Masse der Güter nach in erster Linie beteiligt die Strandhäfen Estlands, dann die finnischen Häfen, weiterhin Riga, Petersburg und die Häfen der Krim. Wichtiger als die Einfuhr aus Rußland zur See war diejenige mit den Eisenbahnen. Es kommt nur die vollspurige Bahn Baltischport bzw. Hapsal—Reval—Narwa sowie die schmalspurige Bahn Walk—Reval in Betracht. Die Einfuhr auf den Nordwestbahnen stieg von 15 Mill. Pud 1880 auf 25 i. J. 1909 und 37 i. J. 1913. An erster Stelle steht unter den Waren wiederum Bau- und Brennholz, das zum Teil für die lokalverarbeitende Industrie und zu Bauzwecken für die großen Erweiterungsbauten dieser Industrie, zum Teil für die Weiterausfuhr in Betracht kommt. Es folgt Getreide, das nach dem Auslande weiter verschifft wird, soweit es nicht zur Deckung des Fehlbetrages im Lande selbst Verwendung findet. Die Einfuhr von Getreide ist von 13 Mill. Pud im Durchschnitt 1880/84 und von 16 Mill. 1900/04 auf 10 im Durchschnitt 1904/09 und auf 8 i. J. 1913 zurückgegangen. Das hängt mit dem Aufkommen der kurländischen Häfen zusammen. Der 1892/93 gebaute Getreideelevator kann sich mit den modernen Anlagen von Libau und namentlich Windau kaum messen. Zubringerin Revals sind in erster Linie die Rjäsan—Uralsker und die Samara—Slatousker Bahn, während die früher stark liefernde sibirische Bahn allmählich mehr nach Windau sich hinneigte. Die Zufuhr auf der Schmalspurbahn stieg im Durchschnitt der beiden letzten Jahrfünfte von 3 auf 7 Millionen Pud und betrug 1913 9 Millionen. Wiederum war es Holz, das hauptsächlich hierher kam, dann Ziegelsteine, Kalksteine, Flachs usw.

Die Ausfuhr nach Rußland zur See hielt sich von 1900 bis 1910 ungefähr auf der Durchschnittshöhe von 6 Mill. Pud, sank aber 1913 auf 4 Mill. Pud. Weitaus an erster Stelle als Abnehmer standen die finnischen Häfen mit fast 77 Prozent, dann Petersburg, Narwa. Im finnischen Handel spielte das Mehl die Hauptrolle, im Handel mit Petersburg und Riga das Papier. Düngestoffe, die meist von Windau, Libau und Riga aus nach dem Innern Rußlands gehen, kamen für Reval nur zur Verteilung auf die benachbarten Inseln in Betracht. Alles Eisen ging nach Libau zur Weiterverarbeitung.

Was die Ausfuhr auf den Bahnen angeht, so übernahm die Nordwestbahn in den Jahren 1880/84 durchschnittlich 10—11, 1905/09 durchschnittlich 13—14, im Jahre 1913 23 Mill. Pud. Der Menge nach standen an erster Stelle Steinkohlen mit 7 Mill. Pud, dem Werte nach überwog die Abfuhr von Rohbaumwolle, von der 2,3 Mill. Pud weggingen. Hier hat sich Reval seinen alten Platz als Einfuhrhafen für ganz Rußland erhalten können, etwa 80 Prozent seiner Einfuhr ging ins Innere Rußlands. Es folgten der Menge nach in der Bahnabfuhr Maschinen und Apparate, Düngestoffe und endlich Eisen und Stahl. Die Schmalspurbahn übernahm 1900/04 (sie ist erst 1900 eröffnet worden) im Durchschnitt 1 Mill. Pud, im folgenden Jahrfünft 3 Millionen, 1913 schon 9 Mill. Pud. Steinkohle, Zellulose, Düngemittel waren die Hauptartikel.

### VI. Revals Einfuhr aus dem Auslande.

Der Gesamthandelsverkehr Revals mit dem Auslande — es sind ihm in dieser Zusammenstellung die wenig bedeutenden Zahlen Baltischports zugerechnet — umfaßte im Durchschnitt 1905/09 einen Wert von rund 80 Mill. Rubel. Reval stand hinter Riga mit 248, Petersburg mit 201 Millionen als dritter Hafen. Es ist in den allerletzten Jahren von Libau und Windau überflügelt worden. Sein Gesamtanteil am Handel Rußlands über die europäische Grenze ist dauernd gesunken. Während bei Riga, Windau und Libau immer mehr der Export den Import überwog, blieb das Verhältnis in Reval das alte, der Import überwog bedeutend.

Es betrug im Durchschnitt des Jahrfünfts

| | 1880/84 | 1885/89 | 1890/94 | 1895/99 | 1900/04 | 1905/09 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Der Import . . . | 90 000 000 | 52 000 000 | 38 000 000 | 54 000 000 | 54 000 000 | 61 000 000 | 91 000 000 |
| Der Export . . . | 19 000 000 | 18 000 000 | 15 000 000 | 25 000 000 | 27 000 000 | 18 000 000 | 23 000 000 |
| Zusammen . . . | 109 000 000 | 70 000 000 | 53 000 000 | 79 000 000 | 81 000 000 | 79 000 000 | 114 000 000 |

Die Zunahme in den letzten Jahren entspricht aber keineswegs der Steigerung, die andere baltische Häfen aufzuweisen haben, weil Reval die guten Eisenbahnlinien als Zubringerinnen fehlen und weil seine Benutzung als Kriegshafen allem Handelsleben mehr und mehr hindernd in den Weg trat.

An der Einfuhr nach Reval sind Nahrungs- und Genußmittel mit etwa 5 Mill. Rubel beteiligt. Darunter spielen namentlich Apfelsinen

und Zitronen eine Rolle, die noch in den neunziger Jahren zu über zwei Drittel aus Deutschland und nicht ganz ein Drittel aus Italien selbst, in den letzten Jahren zu über 80 Prozent aus Deutschland eingeführt wurden. Von dem nach Reval eingeführten Kakao (1913: 700000 Rubel) kam nahezu die Hälfte aus Deutschland, ein Viertel aus England, vom Kaffee (1913: 600 000 Rubel) kamen 84 Prozent aus Deutschland, vom Reis (1913: 200 000 Rubel) kamen 90 Prozent über Deutschland, während in der Einfuhr von Tee (1913: allerdings nur 15 000 Rubel), England mit 65 Prozent eine überragende Stellung einnahm. Die Einfuhr von Heringen ist in den letzten Jahren wenig gestiegen, weil hier Libau einen großen Teil des Geschäftes an sich riß und weil für die über Archangelsk eingeführte Ware eine geringere Zollabgabe bezahlt werden mußte, auch außerdem bessere Tarifbedingungen für den Versand ins Reichsinnere zur Verfügung standen als in Reval. Libau litt darunter nicht, weil seine Absatzgebiete durch die Konkurrenz Archangelsk nicht versorgt werden konnten. In der Einfuhr von Mais (1913: 705000 Rubel), die von der Güte der Kartoffelernte abhängig ist, steht Deutschland mit 46 Prozent Anteil vor Amerika, dessen direkte Einfuhr nur 33 Proz. betrug, in den neunziger Jahren voran, und es hat allmählich fast die gesamte Belieferung Revals an sich gezogen, so daß Amerika völlig ausschied.

Frisches Gemüse wird hauptsächlich von Dänemark geliefert, Wein in Fässern und Flaschen fast ausschließlich von Deutschland (1913: 270 000 Rubel).

In der Gruppe der Rohstoffe und Halbfabrikate (Gesamteinfuhr 1913: 76 Millionen Rubel) nimmt die Rohbaumwolle den Hauptraum ein: 1890/94 — 2,3, 1895/99 — 2,8, 1900/04 — 3,6, 1905/09 — 3,0, 1913 — 2,3.

Von der Gesamteinfuhr Rußlands über die europäische Grenze entfielen also über ein Drittel auf den Revaler Hafen, nahezu zwei Drittel der gesamten Einfuhr auf die baltischen Häfen. Bezogen wurde die Baumwolle zur guten Hälfte aus Deutschland und zu 40 Prozent aus England. Deutschlands, speziell Bremens Handelsvermittlung hat die direkte Einfuhr aus Amerika verdrängt. Auch Farben und Farbstoffe, Gummi und Harze, Kopra, Soda und sonstige Droguen kamen, mit Ausnahme des Gummis, auf welchem Gebiete England den Markt völlig beherrscht, rund zur Hälfte aus Deutschland, zu 20 bis 30 Prozent aus England. Im Import künstlicher Düngemittel (1913: 700 000 Rubel) hat Deutschland alle anderen Konkurrenten völlig verdrängt, wenn man annimmt, daß die für Holland und Belgien angegebenen Zahlen auch aus Deutschland stammende Ware betreffen. Namentlich ist Englands früher ansehnliche Einfuhr nach Reval ziemlich verschwunden. In Roheisen und Stahl dagegen vermochte England seinen Handelsanteil von 40 Prozent 1895 auf 73 Prozent 1909 zu steigern, während Deutschlands Anteil im gleichen Zeitraum von 32 auf 14 Prozent sank. 1913 aber lieferte zwar England den überwiegenden Bedarf an Gußeisen, aber nur das Doppelte von Deutschland an Schmiedeeisen und nur noch dieselbe Quantität an Stahl. In der Einfuhr der übrigen Metalle dagegen blieb es Deutschland weit voraus. Es beherrscht auch völlig den Einfuhrmarkt der Kohle. Von 26 Mill. Pud des Jahres 1913 stammten 22 aus England, 3 aus Holland und nur 1 aus Deutschland, wobei allerdings die holländische wiederum Deutschland zuzurechnen sein wird. Die Einfuhr an Koks dagegen kam mit 475000 Pud aus Holland (Deutschland), mit 150000 aus England und mit 70 000 aus Deutschland direkt. Steinkohle und Koks wurden hauptsächlich für die Zwecke der lokalverarbeitenden Industrie eingeführt. Garne führte fast ausschließlich England ein, rohe Jute zu 70 Prozent Deutschland, in gleich hohem Verhältnis auch Häute und Felle. Während tierischer Talg zu 90 Prozent aus England kam, lieferte Deutschland 70 Prozent der Wachseinfuhr und über 50 Prozent der Sämereien.

In der Gruppe der Manufaktur- und Industriewaren (Gesamteinfuhr 1913: 10 Mill. Rubel) kamen Eisen- und Stahlfabrikate zu 80 Proz. hälftig von Deutschland und England, und ebenso holte Deutschland in der Einfuhr von Maschinen den früheren beträchtlichen Vorsprung Englands so ein, daß es mit ihm völlig gleichstand. Baumwollwaren kamen zu drei Fünftel aus England, zu zwei Fünftel aus Deutschland.

Die Gesamteinfuhr nach Reval aus England sank von 1895/99 bis 1905/09 von durchschnittlich 49 auf 45 Prozent, sie stieg für Deutschland in dem gleichen Zeitraum von 35 auf 43 Prozent, und 1913 war das Wertverhältnis der Einfuhr beider Länder 41 und 34 Millionen Mark, wobei allerdings von den 5 Millionen Mark der Revaler Einfuhr, die aus Belgien und Holland stammt, wohl der größte Teil gleichfalls der deutschen Herkunft zuzuschreiben ist. Jedenfalls spielt neben England und Deutschland kein Land bei der Revaler Einfuhr eine auch nur einigermaßen erhebliche Rolle. Das geht aus folgender Tabelle hervor. Es betrug die Einfuhr nach Reval im Durchschnitt der Jahrfünfte in Prozenten des Gesamtanteils:

| Aus | England | Deutschland | Dänemark | Holland | Belgien | Amerika | Schweden | Norwegen | Italien |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895/99 | 49 | 35 | 3 | 2 | 1,5 | 7,5 | 0,2 | 0,7 | 0,3 |
| 1900/04 | 40 | 47 | 7 | 3 | 1,3 | 1,5 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| 1905/09 | 45 | 43 | 6 | 3 | 0,8 | 0,6 | 0,3 | 0,1 | 0,1 |
| 1913 | 45 | 38 | 7 | 5 | 1 | 0,6 | 0,5 | 0,1 | 0,1 |

### VII. Revals Ausfuhr nach dem Ausland.

In der Ausfuhr ist, wie schon betont, Reval im Verhältnis zur Gesamtentwicklung des russischen Reiches zurückgegangen von 3,5 Prozent Anteil in den achtziger Jahren auf kaum mehr 2 im ersten Dezennium des Jahrhunderts, und an diesem Verhältnis änderte es auch nichts, daß Revals Ausfuhr — durchschnittlich 18 Mill. Rubel 1904/09 — auf

23,4 i. J. 1913 stieg. Die anderen Häfen haben eben dank ihren besseren Eisenbahnverbindungen einen beträchtlich größeren Aufschwung erlebt, Rigas und Windaus Aufschwung stellten alles andere in den Schatten.

In der Ausfuhr umfaßte die Gruppe der Nahrungs- und Genußmittel 1913 9 Millionen Rubel. Ausschlaggebend ist hier die Getreideausfuhr, die natürlich je nach den Ernten schwankt. Die Haferausfuhr, die 1910 und 1911 ungefähr 6,5 Millionen Rubel Wert hatte, umfaßte 1913 nur 2,6 Millionen. Nach Belgien und Holland gingen davon 1,8 Mill. Pud, von denen wiederum wohl der größte Teil nach Deutschland kam, nach Deutschland direkt nur 17 000, nach England 800 000 Pud. Von den 5 Mill. Pud Roggen und Weizen des Jahres 1913 übernahmen Belgien und Holland 3,2 Millionen, Deutschland selbst 0,5, England gleichfalls 0,5 Millionen. Bei dem gewaltigen Aufstieg der Schwarzmeer- und Asowschen Meerhäfen im Getreideexport Rußlands spielen die baltischen Häfen eine immer geringere Rolle, unter den Baltikumshäfen aber geht Reval zurück, und Windau zieht das meiste an sich. Im Butterexport hat der Anteil Revals stark abgenommen, Windau hat auch hier mit seinen Kühlhausanlagen das ganze sibirische Geschäft an sich gerissen, es führte ja über die Hälfte der aus Rußland überhaupt kommenden Waren aus.

In der Gruppe der Rohstoffe und Halbfabrikate, der Bau- und Brennmaterialien (1913: 9,6 Mill. Rubel) nimmt Deutschlands Hauptinteresse der Flachs in Anspruch, weil gerade das Baltikum imstande sein wird, den Vorkriegsbedarf Deutschlands an diesem wichtigen Material fast vollkommen allein zu decken. Bisher ging die Ausfuhr größtenteils nach England und Frankreich. Sie nahm aus Reval, das jährlich etwa 1,3 Millionen Pud ausführt, in den letzten Jahren durchschnittlich 75 Prozent auf, während Deutschland nur 1 Prozent, Belgien 23 Prozent erhielt. 1913 gingen für 4 Millionen Rubel Flachs aus Reval heraus, und von den 830 000 Pud gingen 550 000 nach England und Frankreich, 260 000 nach Belgien, und nur 3000 nach Deutschland. Fast ebenso war das Verhältnis bei Hanf und Hede. Zugenommen hat in Reval die Ausfuhr von Asbest. Von den 260 000 Pud des Jahres 1913 übernahm Deutschland 94 000, Holland und Belgien 58 000, England und Frankreich 100 000.

In der Gruppe der Manufaktur- und Industriewaren (1913: 5 Millionen Rubel) nehmen dank der lokalen Industrie die Holzwaren und Holzfourniere mit 4,7 Millionen Rubel das überwiegende Interesse in Anspruch. Diese Waren gingen in sinkendem Maßstabe nach Deutschland, in steigendem nach England. Die lokale Industrie kommt im übrigen für die Ausfuhr von Waren nicht in Betracht, da sie ja zum größten Teile für den russischen Staatsbedarf arbeitet. Infolgedessen nimmt im Ausfuhrhandel Revals auch England als Abnehmerland den ersten Platz ein. Es betrug die Ausfuhr aus Reval im Durchschnitt der Jahrfünfte in Prozenten des Gesamtanteils:

| Aus | England | Deutschland | Frankreich | Holland | Belgien | Dänemark | Schweden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895/99 | 43 | 12 | 15 | 17 | 4 | 3 | 1 |
| 1900/04 | 40 | 11 | 10 | 12 | 6 | 20 | 2 |
| 1905/09 | 42 | 16 | 14 | 14 | 11 | 2 | 1 |
| 1913 | 44 | 11 | 7 | 24 | 10 | 1 | 0,3 |

### VIII. Die Häfen Pernau, Hapsal und Baltischport.

Pernau, Hapsal und Baltischport sind Reval gegenüber von geringerer Wirtschaftsbedeutung. Pernau liegt zwar günstig, am Einfluß des gleichnamigen Flusses in die geschützte Pernauer Bucht, und hat sich auch einer gewissen Industrieentwicklung zu erfreuen gehabt. Die größte der dort begründeten Anlagen ist die südöstlich der Stadt an der 1900 eröffneten Kleinbahn Pernau—Moiseküll und Reval—Moiseküll—Walk—Pleskau errichtete Zellstoff-Fabrik Waldhof, eine Zweigniederlassung der bekannten Mannheimer Firma. Allein sie ist während des Krieges völliger Vernichtung anheim gefallen. Die deutschen Besitzer überantworteten sie formell, um den Besitz zu retten, mit Kriegsausbruch in russische Hände, allein die Russen behaupteten völlig zu Unrecht, daß von der Fabrik aus eine geheime drahtlose Verbindung nach Deutschland bestehe und demolierten 1915 die gesamte Fabrik so, daß nur noch die nackten Ruinen der Fabrikgebäude stehen. Völlig erhalten geblieben kam jetzt in deutschen Besitz mit großen Vorräten an Fertigfabrikaten wie auch an Rohstoffen das zweitgrößte Unternehmen Pernaus, die 1000—1500 Arbeiter beschäftigende Tuchfabrik zur Herstellung hauptsächlich von Militärtuchen in Zintenhof, etwa 13 km oberhalb Pernaus am Flusse gelegen und durch dessen Wasserkraft betrieben. Durch diese Fabrikanlage ist die Handelsbedeutung Pernaus wenigstens etwas erhalten geblieben, wenn auch die ursprüngliche Ausfuhr an Hanf, Flachs, Getreide und Leinensaat, Leder und Holz, immer mehr nach Riga und nach Reval abwanderte. Pernau gehört übrigens zwar sprachlich zum estnischen Gebiet, nicht aber politisch, es liegt innerhalb der Grenze Livlands. Hapsal, ein kleiner estländischer Hafen, ist mehr ein schönes Seebad, denn ein Handelsplatz. An Baltischport knüpften sich zwar immer große Pläne und Hoffnungen, aber das Aufkommen Revals hat alles daniedergehalten. Wohl war es dem Hafen günstig, daß er trotz seiner nördlichen Lage regelmäßig kürzere Zeit vereist ist, als seine baltischen Nachbarhäfen, aber diese Gunst wirkte doch nur so lange, als in den Nachbarhäfen keine Eisbrecher vorhanden waren, die diesen Übelstand auszugleichen in der Lage waren. Schon als Estland im Jahre 1651 schwedisch wurde, wollten die Schweden in Baltischport einen Kriegshafen bauen. Die Anfänge eines damals geschaffenen, kleinen

Dammes übernahm Peter der Große, als er 1715 unter großem Prunke den Grundstein zu einem Hafen legte. 1721 begann man mit dem Bau eines groß gedachten Dammes, von dem allerdings unter der Regierungszeit des weitblickenden Fürsten kaum ein Fünfzigstel fertig wurde. Unter seinen Nachfolgern baute nur die Kaiserin Elisabeth den Damm weiter, das Meer zerstörte aber noch mehr, als aufgebaut wurde. Peters des Großen Mitarbeiter Münnich plante in hohem Alter nochmals die Vollendung des Werkes, an dem nach seinem Gedanken 50 000 Sträflinge 20 Jahre bauen sollten, allein der Damm wurde wiederum nur zur Hälfte fertig, und dann versanken allmählich die 13 Millionen Mark wieder spurlos ins Meer. Wohl schwebten später in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts abermals Erwägungen, Baltischport zum Kriegshafen auszubauen, allein 1889 fiel dann die Wahl auf Libau. Baltischport brachte es wirtschaftlich zu keiner Bedeutung; es wurde und blieb Annex von Reval.

### IX. Schlußbetrachtung.

Mit viel geringeren Zahlen seines Wirtschaftsverkehrs wartet Reval auf, als das große Riga, das ein halbes Jahr früher von Deutschland erobert ward. Der Friedensschluß bringt aber gerade für Reval auch dringliche Probleme seiner Zukunft zur Entscheidung. Die Fessel, russischer Kriegshafen zu sein, ist vom Handelshafen Reval genommen. Würde Estland selbständig, so könnte es eine eigene Marine gar nicht halten, würde Reval deutsche Flottenstation, so würde eine gute deutsche Verwaltung darunter die Interessen des Handelshafens keineswegs leiden lassen. Wie sich die heute für den russischen Kriegsbedarf arbeitende lokale Industrie einrichten wird, ob sie ihre Anlagen für Friedensbedarf umgestalten kann und dadurch belebend auf das Handelsgeschäft Revals wird wirken können, das steht dahin. Aus dem eigenen Hinterlande hat Reval nicht viel zu erwarten. Neue Bahnerschließungsmöglichkeiten sind kaum vorhanden, soweit sie nicht den rein lokalen Verkehr betreffen. Wohl ist eine Ausfuhr von Milchprodukten in vermehrtem Maßstabe nach Westen anstatt wie bisher nach Petersburg denkbar und wäre auch für die estnische Landwirtschaft von finanziell größerem Vorteile, aber das Hafen- und Handelsgeschäft würde dadurch wohl kaum beträchtlich gehoben werden können. Riga öffnen sich durch die Möglichkeiten der Verwirklichung großer Kanalprojekte enorme Entwicklungsmöglichkeiten, die für Reval nicht so gegeben erscheinen. Ob es seine Rolle im Umschlagsverkehr mit Rußland und namentlich Finland wird aufrechterhalten können, das hängt von der Einzelregelung der Friedens- und Wirtschaftsverträge in hohem Maße ab. Daß ihm aber die Neuregelung der politischen Verhältnisse, selbst wenn es Freihafen wird, einen plötzlichen und sehr großen Aufschwung wird verleihen können, ist kaum anzunehmen.

---

## Die landwirtschaftlichen Verhältnisse Finnlands.

Von G. Buetz-Dessau.

Die staatsrechtlichen Veränderungen der finnischen Gebietsteile werden von einem nachhaltigen Einflusse auch auf das Wirtschaftsleben Finnlands sein. Wenngleich Finnland nur durch Personalunion mit Großrußland verbunden war, ihm ein eigenes Verfassungsleben — beispielsweise auch ein selbständiger Handelsvertrag — zugestanden wurde, ist Finnland doch tatsächlich als russisches Grenzland betrachtet worden und hat, gleich den westlichen Fremdländern des russischen Staates, gleich Polen, Litauen und dem Baltikum, unter der wirtschaftlichen Vergewaltigung Großrußlands genau so gestanden, wie unter der politischen. Seinen Außenstaaten gegenüber hat Rußland stets das Prinzip verfolgt, sie wirtschaftlich von dem Westen abzuschließen und ihnen das großrussische Waren- und Handelsprodukt aufzuzwingen. Man hat dies System durch eine Zollpolitik zuungunsten der Außenstaaten und durch eine systematische Vernachlässigung der Verkehrswege konsequent durchzuführen gewußt.

Ein autonomes Finnland wird diesen großrussischen Machinationen entgehen, seine Wirtschaftspolitik wird nunmehr lediglich den eigenen Interessen folgen. Diese Beseitigung schwerer wirtschaftlicher Hemmungen wird die Leistungsfähigkeit Finnlands stärken! Andererseits muß die Loslösung von dem russischen Schutzverhältnisse weitestgehende Veränderungen in dem finnischen Absatzmarkte herbeiführen. Für das finnische Agrarwesen wird die Loslösung von dem russischen Abhängigkeitsverhältnisse von ganz besonderer Bedeutung sein!

Finnland ist gleich allen Ländern extensiver Kultur ein Agrarland. 70 Prozent der Bevölkerung ist heute noch in der Landwirtschaft tätig. Trotzdem hat sich gezeigt, daß die Intensität des Wirtschaftslebens sich der Industrie zuwandte. Reich an Waldungen — 57,1 Prozent der Gesamtfläche ist mit Wald bestanden —, reich an natürlichen Wasserkräften — die einer Industrie sich darbietenden Wasserkräfte werden nach Pohle auf 3 bis 4 Millionen Pferdekräfte angegeben — hat sich Finnland eine Holz- und Zelluloseindustrie geschaffen, deren Stärke nicht zu unterschätzen ist. Nach den Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft Nr. 104 Jahrgang 1914 war die finnische Holzindustrie 1911 bereits mit 670 Betrieben vertreten. Gegenüber einer sich ständig weitenden Industrie konnte man eine dauernde Minderung des landwirtschaftlichen Anbaues für Körnerfrüchte wahrnehmen, so daß die Einfuhr agrarischer Produkte sich teilweise bis zur Verdoppelung steigerte. Wenn nun auch eine Reihe von Anzeichen vorliegen, welche Finnland ein industrielles Übergewicht der Agrarwirtschaft gegenüber zu geben scheinen, ist Finnland durchaus in der Lage, seine Agrarkultur zu steigern. Die Bodenverhältnisse des Staates sind durchaus solche, daß gewisse Anbauarten einen Gewinn auch dann

versprechen, wenn die Produktion sich durch die Überwindung natürlicher Hindernisse verteuert.

Finnland ist ein Gebiet der Seen, der Nadel- und Birkenwälder wie der Moore. Es hat seine Steinplage und leidet unter dem Bestrich kalter Winde. Zu einem natürlichen Agrarlande fehlen also die meisten Bedingungen. Andererseits hat Finnland aber seine großen Vorteile, zum Beispiel Skandinavien gegenüber, obgleich das Reich skandinavische Natur trägt und sich streng von der russischen Ebene mit ihren Flüssen scheidet. Das Gefälle des Landes und somit der Abstrich der Winde ist nach Südwesten gerichtet. Die Luftwärme bestimmt sich nach den Graden des Südens; der scharfe Abfall seiner Küsten zum Meere bringt ein starkes Gefälle der Flüsse mit sich, so daß Sumpfmoore hinter den zu einer Weidewirtschaft verwendbaren Moosmooren zurücktreten. Finnland hat auch den Vorteil seiner klimatischen Unterschiede. Der Kultur der Fjelde im Norden steht der Süden mit Temperaturen von 17° C gegenüber. Mittelfinnland hat ein Klima, das von den Dünsten seiner Seen und dem Windstrich des Südens beeinflußt ist. Die langgezogene Form des Reiches erstreckt es über mehrere Breitengrade. Das ehemalige Großherzogtum Finnland, also ohne Kola, liegt zwischen 59° 48 und 70° 0 nördlicher Breite. Infolge der Gunst der Verhältnisse kann Gerste noch über den 68. Breitengrad gewinnbringend angebaut werden. Ein rentabler Roggenbau wurde bis zum 66. Breitengrade ermöglicht. Der Haferanbau hat sich als lohnend nur noch bis zum 64. Breitengrade erwiesen. Weizen kann nur in dem äußersten Süden angebaut werden. Ein Weizenbau wird dennoch, da er erstens sehr begrenzt ist — man kann nur etwa 25 000 qkm als für den Weizenanbau möglich rechnen —, zweitens in der Hauptindustriezone liegt, immer hinter der notwendigen Produktionsmenge zurückbleiben. Ändern können sich aller Voraussicht nach nur die heutigen Verhältnisse. Seit 1900 ist der Weizenanbau dauernd zurückgegangen. Dies kann vermieden werden, und der Weizenbau des Südens kann statt einer verminderten Produktion noch mindestens um das Doppelte gesteigert werden. Auch dann wird für eine Einfuhr von Weizen noch immer Raum genug bleiben. Die finnischen Ernteerträge für Weizen betrugen von 1896—1900 rund 4 Millionen kg. Der Ernteertrag von 1913 belief sich auf 3,10 Millionen kg, während der durchschnittliche Ernteertrag von 1906 zu 1910 sich auf 3,58 Millionen kg stellte. Die Einfuhr von Weizen hatte sich von 1900 zu 1912 um 81 Millionen kg gesteigert. Seine Weizeneinfuhr hat Finnland vornehmlich aus Deutschland erhalten. Im Jahre 1913 hat Deutschland nach der deutschen Statistik Finnland für 10 Millionen Reichsmark Weizenmehl und etwa für 9 Millionen Mark Weizen geliefert. Infolge der mangelhaften Verkehrsverhältnisse war es Großrußland, das bekanntlich nur in Südrußland seinen Weizenbau treibt, nicht möglich, Finnland seinen Weizen zukommen zu lassen. Es wird auch in Zukunft wohl Weizen ein weitgehendes Ausfuhrobjekt für den deutschen Handel mit Finnland bleiben!

Nicht ohne weiteres erklärlich ist, warum Finnland seinen Anbau von Gerste vermindert hat, obgleich Gerste diejenige Frucht ist, welche bis zu dem höchsten Breitengrade angebaut werden kann. Die Anbaufläche für Gerste ist innerhalb von 40 Jahren (von 1865 gerechnet) um 7,8 Proz. zurückgegangen. Die Ernteerträge von 1900 bis 1910 haben sich um rund 3 Millionen kg vermindert. Der Grund hierfür ist eine Steigerung der Weidewirtschaft in Süd- und Mittelfinnland bei keiner Erweiterung des Anbaues in Nordfinnland. Die Besiedlung Nordfinnlands hat infolge der von Rußland zurückgehaltenen Verkehrserschließung keine Verstärkung erlebt. Rußland konnte kein Interesse daran haben, den Gersteanbau des Landes zu steigern, denn Rußland ist das typische Anbauland für Gerste. Man hätte sich seine Einfuhrbedingungen für Gerste in Finnland nur verschlechtert. Gerste an Finnland von Großrußland abzugeben war aber um so erwünschter, als ganz Mittel- und Nordrußland Gerste baut. Finnland seinerseits erhielt die Gerste billig und baute auf seiner geringen Ackerfläche Futtermittel wie Hafer und Lebensmittel wie Kartoffeln und die beliebte finnische Kohlrübe. Man muß bedenken, daß in Finnland erst von der Gesamtfläche rund 6 Prozent Ackerland sind, während das Unland noch 39 Proz. ausmacht. In der Provinz Nyland, die eine Flächengröße von 11 872 qkm hat, sind im Verhältnis zu dem Gesamtboden 20,1 Prozent des Landes zu Ackerboden verwendet, in der Provinz Åbo-Björneborg mit einem Raumgehalt von 24 171 qkm sind nur noch 10 Prozent der Fläche Ackerland, und in der Provinz Tavastehus mit ihren 21 585 qkm verbleiben nur noch 14 Prozent als Ackerland. Wenn Finnland im Süden einen erweiterten Weizenbau treiben will, den guten Ertrag der Weidewirtschaft in Mittelfinnland beibehält, dann ist es notwendig, einen erweiterten Gersteanbau in den Breitengraden von 64 bis 68 Grad zu treiben. Hauptsächlich kam die Provinz Uleåborg mit ihrem weiten Flächenmaß von 165 644 qkm in Frage. Im 65. Breitengrade gelegen, ist hier der Roggenbau nicht mehr rentabel. Das Ackerland beträgt heute hier — 0,8 Prozent, die Einwohnerzahl ist etwa 2 Personen auf den Quadratkilometer! Nur eine breite Siedlung kann hier Abhilfe schaffen, und nur mit ihr wird sich der Gersteanbau so steigern lassen, daß die Ernten die Nachfrage des Landes decken können. Im letzten Friedensjahre mußte Finnland rund 13 Millionen kg Gerste einführen. Für Gerstenprodukte aber mußte es rund 4 Millionen finnische Mark ausgeben. Da Finnland in Industriewaren von der russischen Einfuhr abhängt, kann es ihm eigentlich nur daran liegen, jeden nur möglichen Posten an Einfuhrgütern von Rußland zu streichen. Seinen Gersteverbrauch aber könnte Finnland selbst vollkommen decken.

Vermindert hat sich der Roggenanbau hinsichtlich der Anbaufläche um 15,8 Prozent von 1865 bis 1905. Die Ernteerträge gingen um 8 Millionen

kg zurück. Der Roggenanbau hätte hauptsächlich in Mittelfinnland zu erfolgen, um den Süden zu entlasten. Heute hat man den Roggenanbau im Süden nur im südlichen Mittelfinnland. Die Einfuhr betrug 1913 rund 150 Millionen kg. Die Einfuhr übertraf die eigene Ernte um rund 67 Millionen kg. Auch für die Roggeneinfuhr kam Deutschland in Betracht. Deutschland ist ja Rußland gegenüber infolge des Handelsvertrages von 1904 und infolge der deutschen Einfuhrscheine zu einem Importland für Roggenmehl überhaupt geworden. Finnland hat 1913 von Deutschland für 12 Millionen Reichsmark Roggenmehl erhalten. Wenn nun Rußland auch danach trachten wird, in den kommenden Zollverträgen die deutsche Roggenmehleinfuhr herabzudrücken, wird man in Finnland keinen Grund haben, den notwendigen Betrag an Roggen aus Rußland zu entnehmen. Und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil man sich von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit Rußland gegenüber freimachen muß. — Es ist anzunehmen, daß Finnland seinen Roggenanbau im Verhältnis zu seiner Bevölkerungsvermehrung wird steigern können. Der Roggen- und der Weizenanbau drängen sich zusammen, die Seenplatte von Mittelfinnland bietet nicht zu überwindende Schwierigkeiten und die Viehwirtschaft, welche zu einer rentabelen zu werden verspricht, wird den Roggenbau behindern. Der Hinweis, daß Finnland durch Moorkultur gute neue Böden erlangen kann, ist richtig. Einmal können die Moosmoore in ihrem heutigen Zustande schon der Weidewirtschaft zugänglich gemacht werden, und das hindert naturgemäß ihre Umwandlung in Ackerland, dann wird es lange hinaus noch an den nötigen Kapitalien fehlen, und außerdem ist die Menschenkraft für derartige Zwecke noch nicht genügend vorhanden. Außerdem ist zu beachten, daß die hohen Produktionskosten die Marktpreise übersteigen und somit den Gewinn gefährden würden. Eine Erschließung der Moor- und Steinböden hängt im wesentlichen mit der Entwicklung der finnischen Industrie zusammen. Wird die Kaufkraft der Märkte gehoben, kann auch die Produktion einen Kostenzuschlag erfahren; das alles aber sind Voraussetzungen, welche nur in einer Zeitspanne von Jahrzehnten zu verwirklichen sind.

Wie bereits hervorgehoben, ist der Anbau von Kartoffeln reichlich, er deckt heute bereits den Bedarf und wird auch mit der Bevölkerungszunahme den Bedarf, für die nächste Generation wenigstens, decken können. Auf den Anbau von Futtermitteln ist hingewiesen. Die Anbaufläche von Hafer hat sich um 27 Prozent gesteigert (von 1865—1905) und damit um das Doppelte hinaus vermehrt! Die Ernteerträge sind um 70 Millionen kg etwa gewachsen. Wenn trotzdem die Einfuhr sich doch noch steigerte, so beweist das die Zunahme der Viehhaltung. Den Hafer lieferte Rußland. Finnland kann wohl kaum, infolge des begrenzten Anbauraumes, darauf rechnen, bei einer weiteren Steigerung seiner Viehwirtschaft seinen Bedarf selbst decken zu können. Als Futtermittel werden auch Wicken, Wurzelfrüchte, Klee und Weidegras angebaut. Im Jahre 1910 hat man für diesen Anbau 42,2 Prozent der Gesamtanbaufläche verwendet. Ein Zeichen, in welchem Maße Finnland zur Weidewirtschaft übergegangen ist.

Durch die Viehhaltung hat man es ermöglicht, sich landwirtschaftliche Ausfuhrgüter zu schaffen. Finnland ist ein Exportland für Butter, für lebende Tiere, für Sahne und Käse und für Häute geworden. Am ergiebigsten ist die Butterausfuhr. Die Butterausfuhr belief sich 1913 auf 12 640 Millionen finnische Mark. Diese Ausfuhr steigerte sich von 1909 zu 1913 um 1008,2 finnische Mark. Die Absatzmärkte sind Deutschland und Großbritannien gewesen. Deutschland nahm 1912 für 10,9 Millionen finnische Mark Butter. Die Ausfuhr von Milch und Käse ging bisher nahezu ausschließlich nach Rußland. Die Nähe des Petersburger Marktes machte sich hier geltend. Diese leichtverderblichen Waren werden, da Finnland zu einer Schaffung von kondensierter Milch noch nicht übergegangen ist, auch in Zukunft Güter des russischen Marktes bleiben. Die Ausfuhr an Milch lieferte 1912 Finnland 2,5 Millionen finnische Mark, jene an Käse brachte eine Einnahme von 1,8 Millionen finnische Mark. Diese Ziffern beweisen, wie ausdehnungsfähig die Viehwirtschaft Finnlands noch ist, kommt doch das Klima dem Weideboden an den Seen und den Küstenstrichen Mittelfinnlands so überaus begünstigend entgegen. Heute ist, wie in allen Ländern extensiver Agrarkultur, die Notwendigkeit der Stallfütterung und ein geeignetes Personal noch immer ein schweres Hemmnis für die Ausweitung der Viehwirtschaft. Der Zeitraum der Stallfütterung ist ein ungemein langer, hierfür bedarf es der Bereithaltung starker Futterlager. Dafür aber sind einmal häufig die Lagerräume nicht vorhanden, zum anderen fehlt es an warmen Ställen. Da man über wenig Stroh verfügt, der Waldbestand Finnlands neben der Birke überwiegend Nadelholz ist, hat man auch Mangel an Schüttmitteln für einen so langen Stallaufenthalt. Der gesamte Rindviehbestand Finnlands belief sich 1910 auf 1 603 720 Tiere.

An lebenden Tieren wurden 1913 bei der Ausfuhr 5,5 Millionen finnische Mark eingenommen. Infolge seiner ausreichenden Haferbestände hat man eine gute Pferdezucht innehalten können, und da man zum Transportmittel und zur Bestellung das Renntier besonders in Nordfinnland und Nord-Mittelfinnland heranzieht — man hatte sich 1912 rund 130 000 Renntiere dienstbar gemacht — ist die Hauptausfuhr an lebenden Tieren die an Pferden. 1913 hat man 9039 Pferde ausgeführt, die einen Ertrag von 4,2 Millionen finnische Mark brachten. Die Ausfuhr an Pferden ging zumeist an Rußland. Im Interesse der deutschen Friedenswirtschaft wäre es erwünscht, wenn wir eine Änderung hier erreichen könnten. Das finnische Pferdematerial ist klein, wird aber als ungemein zähe angesprochen.

An Fellen und Häuten hatte Finnland 1913 einen Export von 12,6 Millionen finnische Mark. Einen überwiegenden Teil nimmt hier der Ver-

sand von Kalbfellen ein. Abnehmer sind hier Rußland, Dänemark und Deutschland. Rußland nahm die zubereiteten Felle, Deutschland war der Käufer von unzubereiteten Häuten. An Kalbfellen nahmen wir 1913 407 Tonnen und an sonstigen Häuten 1246 Tonnen, mithin also 1653 Tonnen. Insgesamt versandte Finnland an unzubereiteten Häuten nur 3582 Tonnen. Somit nahm Deutschland Finnland fast die Hälfte seines Versands auf. An Leder gingen nur 984 Tonnen hinaus.

Dem finnischen Agrarleben hinderlich ist seine Bodenverteilung. Der Kleinbesitz ohne Kapital, ohne Produktionskraft und ohne Kenntnisse ist überwiegend. Der Großgrundbesitz hat ein Pachtverhältnis eingeführt, das nicht gerade in den wünschenswerten Formen verläuft. Die Pächter sind arm, unfähig, dem Lande die erforderlichen Hilfen zuzuführen. Die Pachtverhältnisse sind in rechtlicher Beziehung vielfach leider auch so ausgestaltet, daß eine Bodenaufwendung nicht vergütet wird. Der Raubbau bleibt da das einzige Mittel. Was die Landwirtschaft benötigt, sind Maschinen und landwirtschaftlich geschulte Kräfte. Ein Genossenschaftswesen ist zwar angebahnt, infolge der weiten Besiedlung, der schlechten Verkehrsverbindungen doch fast nur im Süden und im südlichen Mittelfinnland anwendbar. Das landwirtschaftliche Kreditwesen steckt in den Kinderschuhen. — All diesem Übel steht aber gegenüber, daß das finnische Volk bewiesen hat, daß es zähe, arbeitssam und keineswegs ohne diejenige wirtschaftliche Intelligenz ist, welche in dem heutigen Verkehrsleben notwendig vorhanden sein muß. Die Industrie zeigte eine erstaunliche Kraft und Leistungsfähigkeit. Ein Finnland, welches wirtschaftlich und politisch nicht mehr dem Drucke Großrußlands untersteht, wird auch in seiner Agrarkultur Kraft und Leistungsfähigkeit aufzubringen und anzuwenden wissen.

---

## Die Lage der ukrainischen Zuckerindustrie.

Von Dr. Fritz Wertheimer-Berlin.

Zu den ernstesten und dringendsten Fragen der jungukrainischen Republik gehört die nach der Zukunft ihrer blühenden und exportkräftigen Zuckerindustrie. Im Durchschnitt der letzten drei Jahre vor dem Kriege betrug die Zuckerproduktion der Ukraine rund 68 Millionen Pud oder 11,3 Millionen Tonnen. Von 241 Fabriken des ehemaligen Rußland liegen 222, also 92 Prozent, im Lande der neuen Ukraine, von der Gesamtzuckererzeugung Rußlands des Jahres 1914 von 84,5 Millionen Pud (1 Pud = 33,3 deutsche Pfund) fielen 80 Millionen, also nahezu 95 Prozent, auf die Ukraine. Die Fabriken der Ukraine können bei guter Ernte und normaler Beschäftigung reichlich 100 Millionen Pud Zucker erzeugen, und rechnet man für russische Verhältnisse mit einem Inlandsjahresverbrauch von 20 russischen Pfund pro Kopf, so würde die Ukraine über 80 Millionen Pud Zucker exportieren können. Aus diesen Zahlen erhellt ohne weiteres, von welcher Bedeutung die Zuckerfrage für den gesamten Handel des jungen Staates sein kann und wie schwer ein Rückgang dieser Industrie das Wirtschaftsleben treffen muß. Es ist aber nicht ohne Interesse, zu sehen, was auch für die inneren landwirtschaftlichen Verhältnisse der Ukraine die Zuckerfrage bedeutet. Die Ukraine gehört zu den überfülltesten Territorien Großrußlands. Nirgendwo war der Landhunger des Bauern vielleicht so groß wie hier, wo sich die Revolution schon des Jahres 1905 in großen Bauernunruhen Luft machte. Auf dem Programm der ukrainischen Klubs und Parteien in den verschiedenen Reichsdumaperioden stand die Landfrage an erster Stelle. Die Auswanderung aus der Ukraine beweist, wie groß der beschäftigungslose Menschenüberschuß des Landes war: in den Jahren 1906/10 wanderten im ganzen aus dem Schwarzerdedistrikt, dem wirtschaftlich reichsten und besten, den man sich denken kann, 2 040 142 Menschen aus gegen nur 567 638, die aus dem Nicht-Schwarzerdegebiet auswanderten. An der Gesamtauswanderung ist also der Schwarzerdedistrikt mit 78 Prozent beteiligt. Unter den ukrainischen Gouvernements nun wieder stellten noch im Jahre 1914 das Gouvernement Jekaterinoslaw 9,5, Cherson 8,6, Poltawa 6,4, Charkow 6,3 Prozent aller Auswanderer, diese vier Distrikte zusammen also nahezu ein Drittel der gesamten Auswanderung aus dem europäischen Rußland. Das sind diejenigen Gouvernements der Ukraine, in denen die Zuckerfabrikation keine Rolle spielt und die an sich am dünnsten bevölkert sind. Kiew und Podolien mit ihrer dichtesten Bevölkerung dagegen, aber mit Zuckerproduktion, standen an Auswanderung erheblich zurück: die landwirtschaftlichen Arbeitskräfte wurden durch die Zuckerfabrikation beschäftigt und gebunden.

Neben der Zuckerausfuhr spielte in der Ukraine auch die Ausfuhr an Rübensaat eine gewisse Rolle. Nach Deutschland und Österreich gingen im Jahre 1911 über eine Million, 1912 rund 600 000 und 1913 rund 750 000 Pud Saat. Mit Ausbruch des Krieges hörte diese Ausfuhr auf, 1914 waren es noch 110 000 Pud, 1915 gar nur mehr 50 000 Pud, die ausgeführt wurden. Aber schon 1916 war, ein Beweis, wie wenig der Krieg zunächst das Territorium der Ukraine berührte und schädigte, die Ausfuhr wieder auf 740 000 Pud gestiegen. Amerika und Frankreich waren Hauptabnehmer, Italien und Rumänien bezogen kleinere Mengen.

Wirft man einen Blick auf die Entwicklung der Zuckerindustrie in der Ukraine, so ergeben sich manche bemerkenswerte Erscheinungen. Vom Jahre 1900/01 bis zum Jahre 1914/15 ist die Zahl der Zuckerfabriken in ganz Rußland — die statistischen Zahlen differieren in manchem etwas, da verschiedene Statistiken russischer Quellen von mir benutzt wurden — von 274 auf 265 gesunken. Die mit Zuckerrüben bebaute Landfläche dagegen ist in tausend Deßjatinen (1 Deßjatine = ungefähr 1 ha) von 499,40 auf 730,99 gestiegen, ebenso die Zuckerproduktion von 49 auf 110 Millionen Pud und der Inlandszuckerverbrauch von 40 auf 95 Millionen Pud, von etwa 13 auf rund 20 Pfund im

Jahre und pro Kopf. Die Vergrößerung der Zuckerrübenanbaufläche macht also 46, die der Zuckererzeugung 125 Prozent aus. Im gleichen Zeitraum ist aber die Durchschnittsrübenlandfläche einer Fabrik von 1882 auf 2827 Deßjatinen gestiegen, und die Durchschnitts-Zuckererzeugungs-Leistung einer Fabrik infolge mannigfacher Verbesserungen von 179000 auf 416000 Pud. Kleinere Fabriken verschwanden oder wurden stillgelegt, größere Fabriken modernisierten ihren Betrieb. Die Zahl der Fabriken, die mehr als 40 000 Pud Zucker herstellten, betrug im Jahre 1902/03 erst 14, im Jahre 1911/12 dagegen schon 60. Hand in Hand damit ging eine bemerkenswerte Verschiebung in der Art des Anbaues der Zuckerrüben. Im Jahresdurchschnitt hat sich der Zuckergehalt der Rüben von Ende der achtziger Jahre bis in die jüngste Zeit von 9 auf 14 Prozent erhöht, die Produktion an Zuckerrüben auf einer Deßjatine im gleichen Zeitraum von durchschnittlich 108 auf 156 Pud. Das war nur möglich durch eine systematische Verbesserung des Anbaues und seiner Methoden, durch Einführung künstlicher Düngung, durch Übernahme des Anbaugeschäftes in die Hand des Großgrundbesitzes und der Fabriken selbst, die den Rübenanbau und die Zuckererzeugung so durch den Großbetrieb verbilligten, daß der Zuckerpreis von 3,40—3,65 Rubel im Jahre 1887 auf 2,32—2,45 pro Pud fallen konnte. Zwar mußte man, um den gleichen Zuckerertrag zu bekommen, in Rußland immer noch doppelt soviel Land bebauen wie in Deutschland oder Dänemark, aber der Grund lag nicht nur in wirtschaftlich rückständigerer Arbeitsweise, sondern in klimatischen Verhältnissen, Mißernten usw. Von 1904/05 bis 1916/17 wuchs in 1000 Deßjatinen das von Zuckerfabriken bestellte Rübenland von 159 auf 325, das von Großgrundbesitzern bestellte Land sank von 178 auf 124, und das Bauernland wuchs von 48 auf 104. Das Fabrikland umfaßt jetzt 53 Prozent, das sonstige Großgrundbesitzerland 30 und das Bauernland nur 17 Prozent der Rübenanbaufläche. Der Grund ist recht klar. Der Bauer erzeugt auf seinem Boden nur rund 840 Pud Rüben auf die Deßjatine, der Großgrundbesitzer dagegen rund 1200 Pud. Die Intensivierung des Betriebes zwang also die Fabriken zur eigenen Bewirtschaftung, und wo sie das Land dazu nicht aufkaufen konnten, pachteten sie es großenteils auf ein Jahr zur Errichtung sogenannter „fliegender Plantagen", wobei der landvermietende Bauer zu bestimmten Preise sich beträchtlich verpflichtete, unter einer gewissen Aufsicht der Fabrikleitung, bei Lieferung des Samens in bestimmter Methode das Land zu bestellen. Immerhin steckte man an künstlicher Düngung und Melioration des Bodens wenig in solches fliegendes Land, so daß die Methode nur ein wenig lohnendes Aushilfsmittel war. Stellenweise lieferte der Bauer auch vom eigenen Land die Rüben in der Fabrik an, und da akkordierte man meist mit ihm so, daß er zu halbem Börsenpreise die Rübensaat bekam, in drei Raten Vorschüsse auf die künftige Ernte empfing, Düngestoff bekam und sich der Arbeitskontrolle der Fabrik unterwarf, dafür die gesamte Ernte der Fabrik lieferte und des eigenen Anbaurisikos etwaiger Mißernten enthoben war. Im allgemeinen aber bestand die Tendenz der eigenen Bewirtschaftung bei den Fabriken. So entstanden um die Fabrikanlagen herum mächtige Wirtschaftshöfe mit großen Stallungen namentlich für die Zug- und Pflugochsen, die in Podolien und Beßarabien auf den großen Märkten gekauft, oder auch im Poltawaschen gezüchtet wurden, 3—4 Jahre unterm Pflug gingen, dann in Mast gegeben und meist mit großem Nutzen wieder verkauft wurden. Es entstanden in der Ukraine aber auch große Rübensaatanpflanzungen, die sich eines guten Rufes im Auslande erfreuten. Die Samenzüchtereien waren zur Hälfte deutsch. Aus Deutschland kamen Lehrer, die das Anpflanzen der Rüben zeigten, man schloß mit der deutschen Firma einen Vertrag, wonach ein Teil des Samens ihr zufallen sollte, dafür entsandte sie ihren Vertreter, der Anpflanzung und Arbeitsmethode überwachte. Die Zuckerfabriken selbst sind in der Ukraine großenteils von Tschechen begründet, später kamen Belgier, dann in großem Maße Deutsche, und erst in den letzten 15 Jahren sind viele Fabriken in die Hände von ukrainischen Juden übergegangen.

Die erwähnte Tendenz zu eigenen Plantagenbetrieben brachte es mit sich, daß die Zuckerindustrie sich immer mehr an den Großgrundbesitz anschloß, von ihm heute wirtschaftlich nicht mehr zu trennen ist, und gerade diese Verbindung ist es, die die Schwierigkeiten der heutigen Lage bei der beschlossenen Enteignung des gesamten Großgrundbesitzes schafft. Die Schwierigkeiten der Zuckerindustrie seit der staatlichen Umwälzung in Großrußland wuchsen ins Ungemessene. Die Industrie arbeitet ja nur vom 15. September bis meistens zu Weihnachten, seltener auch in den Januar hinein. Nach der „Campagne" werden die Fabrikeinrichtungen vollkommen auseinander genommen, damit die wertvollen Röhrenanlagen im Winter nicht einfrieren, und im Frühjahr und Sommer arbeiten die dauernd angestellten Beamten und Arbeiter an der Reparatur, so daß zum 1. September die Fabrik gewöhnlich wieder vollkommen betriebsfertig instand gesetzt ist. Früher arbeitete die Fabrik während der Campagne Tag und Nacht in zwei Zwölfstundenschichten durch. Während der Saison holte man sich Arbeiter und Arbeiterinnen heran, so gut es ging. Die Art der Anwerbung war oft sehr seltsam. Die Fabrik entsandte 10 oder 20 Wagen in die umliegenden Dörfer, um Frauen und Mädchen mit Musik zur Arbeitsstätte zu holen und abends wieder in ihre Dörfer zurückzuholen. Mehrere hundert derartiger Arbeitskräfte wurden ja zum Rübenputzen gebraucht. Um sie dauernd, d. h. regelmäßig, täglich, sich zu erhalten, versprach die Fabrik den Arbeiterinnen am Ende der Campagne neben dem regelmäßigen Arbeitslohn noch 10 bis 12 Arschin Baumwollstoffe für Kleider und dazu bunte Bänder und ähnliche Geschenke. Große Ziegelsteinbauten mit Kücheneinrichtungen waren für diese Arbeiterbetriebe eingerichtet. So beschränkte eine Fabrik die Zahl ihrer dauernd für das ganze Jahr angestellten Arbeiter auf rund 200—300, die sie zudem

in stillen Zeiten noch für den Betrieb der Felderbewirtschaftung mit verwenden konnte. Schon im Jahre 1917 zwangen die Arbeiterkomitees zum Übergang zu drei Achtstundenschichten, und dieser Übergang konnte bei der Überfülle von Arbeitskräften auch leicht durchgeführt werden, ja die Arbeiterkomitees zwangen die Fabrikanten eigentlich, viel mehr Arbeiter anzustellen, als sie brauchten. Der Arbeitslohn stieg trotz der Schichtverkürzung von einem Rubel allmählich auf zwölf Rubel. Das waren aber noch lange nicht die größten Schwierigkeiten. Von der Ernte der eigenen Plantagen stahlen im letzten Herbst die Bauern einen gewaltigen Teil und verfütterten ihn, tausende von Deßjatinen, eine Statistik weist 720 000 aus, konnten nicht geerntet werden. Die Rüben, die sie selbst angepflanzt hatten, brachten die Bauern natürlich zum Verkauf, aber sie waren minderer Qualität, so daß der Ertrag der Fabriken darunter litt. Ein beträchtlicher Mangel an Bargeld machte sich fühlbar, die Industriellen steckten ihr letztes Bargeld und ihre letzten Kredite in die Fabriken und arbeiteten mit großen Verlusten, nur um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Von einer Fabrik, die rund 5500 Tonnen produziert, ist mir bekannt, daß der Besitzer bei der letzten Campagne fast eine halbe Million Rubel verlor. Die Rübenpreise stiegen infolge der Lohnerhöhungen um das Achtfache, der Zuckerpreis dagegen nur um das Vierfache. Die Rüben kosteten früher ungefähr an der Fabrik pro Pud 12, in der letzten Campagne 16—18 Rubel. Ein Faden Holz zur Befeuerung (viele der Fabriken sind auf Holzfeuerung eingerichtet), das sind 320 Pud, kostete früher an der Fabrik 37, im letzten Herbste über 300 Rubel, 1 Pud Donezkohle, das früher an der Fabrik 22—24 Kopeken gekostet hatte, stieg in der letzten Campagne, wenn man frühzeitig und günstig gekauft hatte, auf 2, sonst auf 3 Rubel. Der Zucker dagegen, der früher zu 4 Rubel 60 Kopeken verkauft worden war pro Pud, wurde von der Regierung nach Einführung des Monopols mit 15 Rubel angesetzt, während sie ihren eigenen Verkaufspreis auf 57 und erst später, als die Bolschewisten ans Ruder kamen, auf 44 Rubel festlegte. Die von mir erwähnte große Fabrik brauchte früher zur Campagne rund 800 000 Rubel in bar, wobei dem Besitzer etwa 500 000 Rubel an Krediten zur Verfügung standen. Statt 60 000 Rubel Arbeitslohn brauchte er nun im letzten Herbst 600 000, und an Bargeld rund 2 800 000 Rubel. Nur weil Rußland von den übrigen Zuckerquellen der Welt so vollkommen abgeschlossen war, war dieser Zustand der Fabrikation und der Preise denkbar, in Friedenszeiten würde ja die sofortige Konkurrenz billigeren Rohzuckers zur alsbaldigen Schließung aller Betriebe geführt haben, namentlich da auch für die Rückstände der Zuckerproduktion, für Schlempe und Melasse, nur eine billige Verwertung (etwa 50 Kopeken pro Pud) möglich war.

Die heutige Wirtschaftslage ist für die Zuckerindustrie der Ukraine nur ruinös zu nennen. Zwar sind, soviel mir bekannt geworden ist, die Fabriken an sich nicht zerstört worden. Der Bauer wußte ganz genau, daß hier eine Verdienstquelle für ihn vorhanden war, die er nicht zuschütten durfte, ohne sich selbst zu schaden. Unkenntnis hat nur hier und dort die Laboratorien zerschlagen, bei denen der rechtzeitige Ersatz an kostbaren Instrumenten schwer sein wird. Aber das ist das Wenigste. Die Enteignung des gesamten Großgrundbesitzes hat zunächst die Fabrikanten ihres Landes beraubt, das von den Bauernkomitees und den Bauern selbst „übernommen" worden ist. Die meisten Wirtschaftsgebäude der Fabriken sind zerstört, Vieh, namentlich die Zug- und Pflugochsen, abgeschlachtet oder zerstreut, Maschinen beschädigt oder zerstört. Wertvolle Rübensaatanlagen sind völlig unbrauchbar geworden, lagernde Saat ist großenteils verschleudert. Ein Bewirtschaften der Zuckerplantagen wie früher ist in diesem Jahr an sich ausgeschlossen. Selbst unter der Annahme, daß das gesamte Fabriks- und Großbesitzland, das früher mit Rüben bestellt war, nun von den Bauern mit Rüben bepflanzt wird, würde der Unterschied in der Arbeitsmethode von Groß- und Bauernbesitz einen Minderertrag von 140 Millionen Pud Rüben oder 17 Millionen Pud Zucker zur Folge haben. Es ist aber gar nicht daran zu denken, daß der Bauer das ihm nun überantwortete Land mit Rüben bestellen wird. Schon in den letzten Jahren gingen seine Neigungen vom Rübenanbau weg und zur Anpflanzung von Korn und Kartoffeln, bei denen das Risiko von Mißernten und die Abhängigkeit vom Fabrikabnehmer zum Teil wegfielen. Mit einer regelmäßigen Anpflanzung der zum rentablen Betrieb einer Zuckerfabrik und zur genügenden Rübenbelieferung während der eng zusammengedrängten Campagnezeit nötigen Fläche kann gar nicht gerechnet werden. Die Zuckerfabrikanten besitzen zudem kein eigenes Vermögen mehr, das sie in die während des Sommers nötig werdende Reparatur und Instandsetzung der Fabriken stecken könnten. Ihre Verluste aus der letzten Campagne sind noch ungedeckt, und über Versprechungen, durch nachträgliche Erhöhung des Zuckerpreises ihnen beizustehen, ist die Regierung noch nicht hinausgeschritten. Ohne beträchtliche Regierungsvorschüsse wäre also nicht einmal an eine rechtzeitige Betriebsfertigmachung der Fabriken zu denken. Das Radikalmittel, daß die Regierung alles frühere Fabriks- und Rübenbauland zum Staatseigentum erklärte, ist bei der Stimmung der Bauernschaft unmöglich, einen Zwang zum Rübenanbau kann diese Regierung wohl schwer ausüben[1]). Unter diesen Umständen ist in diesem Jahre mit einem starken Ausfall in der sonst so reichen Zuckerernte der Ukraine, damit mindestens mit starken Teilverlusten eines wertvollen Exportgutes für das Wirtschaftsleben des jungen Staates und weiterhin sogar mit einem Zuckermangel im künftigen Jahre in der Ukraine selbst zu rechnen. Die Sozialreform hat auf dem Gebiete dieser Industrie mit einem ziemlichen Mißerfolg begonnen.

[1]) Der Aufsatz ist vor dem Übergang der Regierung in die Hände des Hetmans Skoropadski geschrieben. Die Schriftleitung.

# Die wirtschaftliche Bedeutung der Dobrudscha.

Von Prof. Dr. Karl Kassner-Berlin.

Der Begriff Dobrudscha ist politisch wohl durch die südliche Grenze der Halbinsel zwischen der Donau und dem Schwarzen Meere festgelegt, nicht aber geographisch, und selbst die politische Abgrenzung war keine ein für allemal bestimmte, sondern hat vor der Türkenherrschaft, d. h. vor dem Jahre 1393, und nach ihr, also nach 1878, vielmals geschwankt. Denn, um nur in der Neuzeit zu bleiben, während sie seit dem Berliner Kongreß 1878 von Silistra in starkem Zickzack ostsüdöstlich verlief und südlich von Mangalia am Schwarzen Meere endete, wurde sie bei dem dritten Bukarester Frieden 1913 fast geradlinig von der Donau oberhalb Tutrakans bis zum Meere nördlich von Warna gezogen, so daß die Endpunkte früher um 112 km, jetzt aber um 155 km voneinander entfernt waren. Im vierten Bukarester Frieden vom 7. Mai 1918 ist sie weit nach Norden verlegt worden, so daß sie nur 3—8 km südlich der Bahn Tschernawoda—Constanza verläuft und in Luftlinie nur 55 km lang ist. Bis 1913 betrug die Fläche 15 623 km²; dazu kamen 1913 noch 7609 km², so daß bis 1918 die neue Dobrudscha 23 232 km² umfaßte.

Alle drei Grenzlinien entsprechen weder dem Volksgebrauch, noch den natürlichen und damit auch nicht den wirtschaftlichen Verhältnissen. In dieser Hinsicht betrachtet man am besten als Grenze eine Linie, die etwas östlich von Silistra beginnt, nahe südlich an Dobritsch vorbeigeht — schon dieser Name weist darauf hin, daß es eine Stadt der Dobrudscha ist, und zwar eine der wichtigsten als Handelsplatz — und am Meere endet.

Mit dieser Vereinbarung ist aber die ganze Umgrenzung der Dobrudscha noch nicht eindeutig bestimmt. Wohl kann sie längs des Schwarzen Meeres und der Donau als zweifelsfrei angesehen werden. Wie steht es aber mit dem Donaudelta? Politisch hat es schon zu Rußland, zu Beßarabien, zur Moldau und zuletzt zu Rumänien, nämlich zur Dobrudscha, gehört, während es auf dem diesjährigen Bukarester Frieden von der Dobrudscha getrennt worden ist und später wohl mit dem südlichen oder ganzen Beßarabien zu Rumänien kommen wird.

Aber wie auch die Dobrudscha politisch abgegrenzt werden mag, rein physikalisch betrachtet ist sie ein Stück Nordbulgariens, denn wie dieses besteht sie aus welligem Lande, das oben eine fruchtbare Lößdecke trägt und darunter mächtige Schichten wasserdurchlässigen Kalkes hat. Namentlich in der südlichen Dobrudscha versickern die Bäche nach kurzem Lauf und kommen erst nahe den Rändern als starke Quellen wieder zutage. So treiben sie an ihrem obersten und untersten Lauf viele Mahlmühlen, wogegen dazwischen ihr Wasser mühsam, oft 100 m und mehr in Ziehbrunnen heraufgeholt werden muß. Während das Land im Innern, westlich von Dobritsch, noch 300 m und höher liegt, senkt es sich nach Osten und Norden allmählich bei der Bahn Tschernawoda—Constanza bis auf 70—100 m Höhe. Die Bahn selbst benutzt die Karasufurche, die bis auf 56 m herabgeht und deshalb öfter fälschlich als verlassenes Donaubett angesprochen wurde; schon Moltke widerlegte diese Ansicht durch eine genaue Höhenmessung. Diese Furche bildet noch keine geologische Scheide. Erst der nördlichste Teil der Dobrudscha besitzt durch Berg und Wald ein anderes Gepräge. Ragt das Gebirge von Matschin mit 456 m auch nicht himmelhoch, so gewährt es doch in der sonst so flachen Umgebung, zumal von der Donau aus, einen sehr stattlichen Anblick. Auch ist es im Gegensatz zur sonst fast baumarmen Dobrudscha mit ausgedehnten Buchen- und Eichenwäldern bedeckt.

Das Donauufer erhebt sich meist 30—120 m über dem Wasserspiegel, und nur im Norden hat es niedriges Vorgelände. Das Donaudelta setzt sich mit flachen, weiten Lagunen (insgesamt 900 km²) noch bis fast 25 km nördlich von Constanza fort; hier steigt das Ufer aber rasch auf 30 bis 60 m an und erreicht zwischen Kawarna und Baltschik sogar 186 m Höhe. Der größte Fluß ist mit 80 km Länge die Taïza, die von den Bergen bei Matschin kommt und bei Babadag in die Raselmlagune mündet. Hier im bergigen Norden führen Flüsse und Bäche dauernd Wasser, sonst aber versiegen sie im trocknen Sommer, und zwar selbst da, wo sie nicht versickern. Alle erweitern ihr Bett zuletzt ganz bedeutend, so daß dort langgestreckte Seen entstehen, die infolge der Meeres- oder der Donauströmung durch angeschwemmte Sandstreifen mehr oder weniger vom Meere oder der Donau abgeschlossen werden. Da indessen der Wasserstand der Donau sehr schwanken kann (bei Galatz um 6,5 m), so wird dann die Verbindung wieder hergestellt; bei solchem Hochwasser wächst die Geschwindigkeit der Strömung von nur 0,3 m bei Niedrigwasser bis auf 2 m an. Auf derartige Schwankungen des Wasserspiegels muß naturgemäß bei den Hafenanlagen an der Donau Rücksicht genommen werden; die Landebrücken liegen daher auf Pontons.

Die Häfen an der Donauseite sind nach ihrem Schiffsverkehr verhältnismäßig klein gegenüber denen Bulgariens und Rumäniens. An der Donau sind zu nennen Tutrakan, Silistra, Rasowa, Tschernawoda, Hirsowa, Matschin und Tultscha; am Schwarzen Meere liegen Sulina, Kara-Omer, Constanza, Mangalia, Kawarna und Baltschik. Eigentlich sollte man auch Warna nennen, denn ein Teil der Erzeugnisse der südlichen Dobrudscha, besonders in der Gegend von Dobritsch, wurde bis 1913 mit der Eisenbahn nach Warna gebracht, um aufs Schiff verladen zu werden; im Herbste konnte man dort haushohe Getreidehaufen im Freien lagern sehen, da es Speicher oder Silos nicht gab, und im August 1904 hörte ich dort vom Umsatz einer halben Million Lewa (400 000 Mark) Getreide an einem einzigen Tage. Da aber Warna aus der bulgarischen Rasgrader Gegend ebenfalls viel Weizen erhält, soll Warna hier außer Betrachtung bleiben.

Wenn auch in den genannten Häfen allerlei Ladevorrichtungen vorhanden sind, kann doch allein Constanza den Anspruch erheben, neuzeitliche Hafenanlagen zu besitzen. Außer Ladestraßen, Speicher und Silos (3 mit je 33 bis 35 000 Tonnen Fassungsraum) gibt es dort 25 Tanks zur Aufnahme von je 5000 Tonnen Petroleum, das aus dem Boirgebiet von Campina durch ein mehr als 200 km langes Rohr dorthin geleitet wurde; im Kriege ist es allerdings stellenweise zerstört und zur Erleichterung der nun donauaufwärts gerichteten Ausfuhr von Campina über Bukarest nach Giurgiu verlegt worden. Ob das Rohr nach dem Frieden noch eine Abzweigung nach Constanza erhalten wird, erscheint vorerst sehr fraglich, weil vertraglich ein großer Teil des Petroleums jetzt den Anliegerstaaten der Donau zugeführt werden muß; da die Dobrudscha nach dem Frieden nicht wieder in rumänischen Besitz kommt, würde eine derartige Leitung in zweier Herren Händen sein, wodurch ganz sicher sehr viel Unzuträglichkeiten entstehen müssen[1]). Sobald aber die Petroleumausfuhr für Constanza fortfällt, sinkt seine Bedeutung für Rumänien ganz gewaltig, denn die Ausfuhr von Petroleum war hier die weitaus wertvollste Leistung; erst in größerem Abstande folgt Getreide. Das lehren folgende Zahlen nach Prof. D. Mischaikoff für 1913:

| | Petroleum | Getreide |
|---|---|---|
| Gesamtausfuhr zu Schiff | 1 056 000 To. (100 %) | 2 965 000 (100 %) |
| Ausfuhr über Constanza | 913 000 „ (86,5 %) | 372 000 (12,5 %) |

Während also fast neun Zehntel alles Petroleums über Constanza fortging, war das beim Getreide nur mit einem Achtel der Fall, wogegen über Galatz und Braila 756 000 Tonnen (25,1 %) gingen und noch weitere 1 432 000 Tonnen (48,4 %) von den oberen Donauhäfen abwärts Sulina passierten.

Allerdings begann Constanza im letzten Jahrzehnt eine gewisse Wichtigkeit durch die Ausgestaltung des Personenverkehrs nach Konstantinopel, Batum und Odessa, sowie als Ausgangspunkt des Kabels nach Konstantinopel zu gewinnen; jedoch wird auch hierin durch die neuen Grenzen eine Herabminderung eintreten. Denn wenn erst Bulgarien endgültig Nachbar von Ungarn geworden ist, wird neben der Belgrader Linie eine zweite Verbindung Mitteleuropas mit der Balkanhalbinsel weiter östlich hergestellt werden, so daß dadurch die Linie Berlin—Bukarest—Constanza—Konstantinopel etwas an Bedeutung einbüßen wird (vielleicht steigert sich dann die Linie Constanza—Trapezunt—Batum—Tiflis). Da ferner jetzt endlich zwischen Bulgarien und Rumänien vereinbart ist, die Donau zwischen Rustschuk und Nikopol zu überbrücken[2]), wird die Bahnverbindung von Bukarest nach Konstantinopel der zu Schiff über Constanza meist vorgezogen werden. Die genannte Kabelstrecke aber behält stets ihren Wert.

Die Haupteinfuhrwaren Constanzas waren 1913 Metalle und Metallwaren (25,9 Mill. Frank), Früchte und Kolonialerzeugnisse (5,6 Mill.), Baumwolle, Pflanzenfasern und Gewebe daraus (3,5 Mill.), Maschinen (2,7 Mill.), Holz und Holzwaren (2,4 Mill.), Zucker (1,2 Mill.), tierische Nahrungsmittel (1 Mill.) usw. Ausgeführt wurden Petroleum, roh und raffiniert (104,0 Mill.), Getreide (62,5 Mill.), Hülsenfrüchte, Blumen und Sämereien (5,0 Mill.), Erze und Mineralien (2,6 Mill.) usw. Einer Einfuhr von rund 40 Millionen stand eine Ausfuhr von etwa 180 Millionen gegenüber, so daß Constanza also in diesem Jahre 1913 eine aktive Bilanz von etwa 140 Millionen hatte. Indessen muß doch erwähnt werden, daß in den letzten Jahren vor dem Weltkriege die Ausfuhr zwar stieg, aber doch bei weitem nicht im gleichen Verhältnis wie die freilich an sich viel geringere Einfuhr, denn die Ausfuhr nahm von 1911 (1 211 978 Tonnen) bis 1912 um 5 % und bis 1913 um 4 % zu, wogegen die Einfuhr von 110 418 Tonnen im Jahre 1911 um 48 % bis 1912 und nur noch um 34 % bis 1913 stieg.

Constanza ist, wenn auch nicht in gleich hohem Maße wie Sulina, im wesentlichen Durchgangshafen, dessen Einfuhr für die Dobrudscha selbst nur zu einem geringen Betrage in Betracht kommt, während von der Ausfuhr immerhin ein großer Teil des Getreides aus der weiteren Umgebung stammt. Wie Constanza aber das Seebad des Rumäniens jenseits der Donau ist, so ist es auch der Hafen von Bukarest. In gewissem Sinne war also Constanza zur rumänischen Zeit ein Fremdkörper in der Dobrudscha, dagegen sind die anderen freilich viel kleineren Häfen Tschernawoda, Hirsowa, Tultscha und Kara-Omer völlig mit ihr verwachsen. Diese vier Häfen haben zusammen bei der Einfuhr nur ein Drittel bis ein Viertel und bei der Ausfuhr gar nur ein Siebentel bis ein Zehntel von der von Constanza; man kann sicherlich ohne erheblichen Fehler annehmen, daß die Ab- und Zufuhr von Constanza aus der Umgebung, da die Erzeugnisse der Dobrudscha als billiges Massengut ohne beträchtliche Verteuerung kein weites Überlandsenden vertragen, derjenigen der genannten Häfen entspricht. Unter diesen steht hinsichtlich der Einfuhr Tultscha, hinsichtlich der Ausfuhr aber Hirsowa (Getreide für 10,5 Mill.) an erster Stelle.

Neben den Häfen spielen die wenigen Eisenbahnen keine so große Rolle für Ein- und Ausfuhr der Dobrudscha selbst, wie schon das Beispiel des eben genannten Hirsowa lehrt, denn es hat keine Eisenbahn und tätigt doch einen Umsatz von rund 15 Millionen Frank. Außer der Bahn Tschernawoda—Constanza bestehen seit wenigen Jahren noch die Mittellandlinien Tultscha—Medschidia und Mirtschawoda—Dobritsch—Warna. Beide treffen die Hauptlinie Tschernawoda—Constanza aber nicht in derselben Station, so daß ein Durchgangsverkehr Tultscha—Warna bisher nicht vor-

[1]) Soeben wird bekannt, daß man ernstlich den Bau einer etwa 1200 km langen Petroleumleitung von Ploesti nach Oderberg für 15 Millionen Kronen erwägt.

[2]) Bereits im Jahrgang 1912/13 S. 26 wies ich darauf hin, daß in dieser Gegend bestimmt eine Donaubrücke gebaut würde, da unter Berücksichtigung aller Verhältnisse nur hier die gegebene Stelle dafür ist.

handen war; wenn es nicht jetzt schon im Kriege geschehen ist, wird sicherlich das kleine fehlende Gleisstück von 6—7 km Länge südwärts von Medschidia von bulgarischer Seite gebaut werden. Als nächste Linien werden dann wohl etwa die folgenden gebaut werden: 1. Hirsowa—Sarai—Cartal—Seremet, 2. Silistra—Dobritsch, 3. Mangalia—Kara-Omer (Station der Bahn Dobritsch—Tschernawoda, nicht der Hafenort) oder Mangalia—Casicci, 4. Kawarna—Baltschik—Dobritsch. Diese Bahnen haben sowohl wirtschaftliche wie militärische Bedeutung, in letzterer Hinsicht wäre es nützlich, noch eine zweite Verbindung mit Bulgarien etwa in der Richtung Popowo—Rasgrad—Medschidia zu haben.

Daß Häfen und Eisenbahnen, abgesehen von dem nicht in der Dobrudscha gewonnenen Petroleum, in erster Linie der Getreideausfuhr dienen, war schon wiederholt gesagt worden. Die Dobrudscha ist eben vor allem ein Ackerbauland, namentlich in dem größeren Südteile, während im bergigen und mit Seen umränderten Norden daneben der Weinbau und der Fischfang wichtige Zweige der Volkswirtschaft bilden.

In der rumänischen Dobrudscha, d. h. innerhalb der Grenzen von 1878—1913, wurden im Durchschnitt der drei Jahre 1911—1913 geerntet:

| | | |
|---|---|---|
| Gerste | 2 953 000 | Hektoliter, |
| Hafer | 1 732 000 | „ |
| Weizen | 1 400 000 | „ |
| Mais | 1 109 000 | „ |
| Roggen | 222 000 | „ |
| Raps | 114 000 | „ |
| Flachs | 87 000 | „ |

Der Wert dieser Ackerfrüchte schwankt zwischen 60 und 90 Millionen Frank. In den anstoßenden Bezirken Bulgariens. Warna, Schumen und Russe (Rustschuk) überwiegt dagegen weit der Weizen, von dem dort etwa dreimal soviel als an Gerste geerntet wird, obwohl die Ergiebigkeit des Ackers in Bulgarien gerade für Gerste größer ist als für Weizen. Die Bauern der Dobrudscha haben überdem noch so geringe landwirtschaftliche Kenntnisse, daß sie z. B. glauben, ihr Acker vertrage keinen Dünger.

Der Weinbau blüht besonders in der Tultschaer Gegend, geht aber durch die Phylloxera allmählich zurück. Erzeugt werden etwa 15 bis 20 Millionen Liter weißen und roten Weines. Obst gedeiht vorzüglich in der Norddobrudscha, besonders Kirschen, Weichselkirschen, Pflaumen und Birnen. In den höchsten Teilen des Matschingebirges, das mit Lindenwald bedeckt ist, liefert das Dorf Ziganka durch ausgedehnte Bienenpflege jährlich mehr als 300 000 kg Honig. Tabak wird neuerdings wieder mehr gepflegt, und es werden jährlich schon über 800 000 kg erzeugt.

Viehzucht wird im Süden, wo mehr Bulgaren und Türken wohnen, stärker betrieben als im Norden mit seiner Mischbevölkerung; der Bulgare zieht vornehmlich Schafe und der Türke Pferde. Mit der Auswanderung der Bulgaren während der Rumänenherrschaft ging die Schafzucht sehr zurück. 1911 gab es noch rund 160 000 Stück Rindvieh, 555 000 Schafe, 52 000 Schweine und 94 000 Pferde.

Bedeutend und wertvoll ist der Fischfang, der einschließlich des Donaudeltas bis zu 15 Millionen Kilo Fische liefert, darunter namentlich den Stör und Sterlett; die vielen Donauuferseen, die bei Hochwasser meist mit dem Strom verbunden sind, begünstigen den Fischfang, der im Delta fast ausschließlich von Russen ausgeübt wird. Gerade bei der Fischerei haben die Rumänen ihrem hervorragenden Zoologen Dr. Antipa sehr viel zu verdanken.

Der Bergbau befaßte sich zunächst mit Bausteinen, von denen es einen ausgezeichneten Granit gibt. Vorkommnisse von Mineralien wie Hämatit, Magnetit, Malachit, Pyrit, Kupfer, Eisen und selbst von etwas Gold (64 g in einer Tonne Pyrit) sind wohl erforscht worden, werden aber noch kaum ausgebeutet.

Wie im eigentlichen Rumänien stehen auch in der Dobrudscha die Fabriken in der Nähe der Eisenbahn, so daß der Reisende einen höheren Eindruck von der Regsamkeit der Bewohner erhält, als dem Gesamtdurchschnitt des Landes entspricht. Die größten Fabriken dürften die Zementfabrik in Tschernawoda, die mit 200 Arbeitern, 550 Pferdekräften jährlich 50 000 Tonnen Zement und 20 000 Tonnen hydraulischen Kalk erzeugt, sowie die Gerberei Prodanoff in Tultscha mit 250 Arbeitern sein. Zahlreiche Wasser-, Wind- und Dampfmühlen vermahlen das Getreide, da die Erzeugerstaaten mehr und mehr dazu übergehen, statt des Getreides das hochwertigere Mehl auszuführen.

Über den Handel mit allen diesen Erzeugnissen ist schon gesprochen worden. Erwähnung verdienen aber noch zwei Handelseinrichtungen: die Messen von Kara-Su, dem heutigen Medschidie, und von Dobritsch, von denen namentlich die erste von weither — erst von Türken und Tataren, später meist von Bulgaren — beschickt wurde. Unter der Gesamtbevölkerung von 380 430 Ew. im Jahre 1912 gab es nämlich etwa 9000 Türken, 25 000 Tartaren, über 100 000 Rumänen (jetzt 40 000), 18 500 Großrussen, 21 000 Ukrainer und 8400 Deutsche. Nicht weniger als 22 Dörfer sind ganz oder doch überwiegend deutsch. Die meisten Deutschen stammen aus Ost- und Westpreußen, Württemberg und Elsaß-Lothringen; sie wanderten vor 150—100 Jahren nach Rußland und von da seit 1843 nach der Dobrudscha. Infolge der Besetzung der Dobrudscha jetzt im Weltkriege durch deutsche und bulgarische Truppen hat ihr Deutschtum eine erfreuliche Stärkung erfahren.

Wie aus dem Vorhergehenden wohl zur Genüge ersehen werden kann, ist die wirtschaftliche Bedeutung der Dobrudscha für Rumänien bei weitem nicht so groß wie für Bulgarien; deshalb hat auch Rumänien immer wieder dagegen Einspruch erhoben, daß es im Berliner Frieden 1878 gegen Beßarabien die „Wüste Dobrudscha", wie rumänische Zeitungen schrieben, eintauschen

sollte[3]). Für Bulgarien handelt es sich aber bei der Dobrudscha sowohl geographisch, wie geschichtlich und auch wirtschaftlich um ein lebensvolles Glied des bulgarischen Körpers.

---

## Constanza als Seehafen.

Von Dr. Neubauer-Berlin.

Der Seehafen von Constanza stand bei Beginn des Weltkrieges unter den Hafenplätzen Rumäniens an dritter Stelle. Von seiner etwa 1 Million starken Güterbewegung kamen auf den Eigenhandel nur 17 Prozent, dagegen auf den Transithandel 83 Prozent. Die etwa 26 000 Einwohner zählende Stadt war demnach ein typischer Durchgangshafen, nicht nur für Güter, sondern auch für Passagiere. Die Seedampfer des rumänischen Seeschifffahrtsdienstes legten die Fahrt von Constanza nach Konstantinopel in 12 Stunden zurück, nachdem sie auf einer fast geradlinigen Eisenbahnstrecke von etwa 230 km von Bukarest über Fetesti und Cernawoda in 12½ Stunden nach dort gelangt waren. Dieser Verkehrsweg, dessen letzte, 63,2 km lange Eisenbahnstrecke Cernawoda—Constanza seit 1866 in Betrieb ist, bildet auch den hauptsächlichsten Zubringer- und Handelsweg für die Ausfuhr der über Constanza gehenden Gütermengen, unter denen Getreide und Petroleum bei weitem an erster Stelle stehen.

Nach der amtlichen rumänischen Eisenbahnstatistik wurden im Jahre 1914 insgesamt 196 721 Wagenladungen zu je 10 Tonnen ins Ausland expediert. Davon gingen über Braila 49 664, Constanza 32 165 Wagenladungen. Die übrige Ausfuhr verteilte sich auf Burdujeni 26 908, Galatz 20 173, Corabia 13 556, Turnu-Magurele 11 205, Giurgiu 9058, Calafat 8093, Caineni 6673, Calarasi 5629, Zimnicea 5267, Predeal 5063, Vercirowa 4211, Turn-Severin 1745, Oltenitza 1638, Palanka 1542 und Cernawoda 131 Wagenladungen. Man erkennt aus diesen Ziffern, wie wichtig der Handelsweg über Cernawoda nach Constanza für die rumänische Getreideausfuhr war und welche Gütermengen die Getreideelevatoren der dortigen Hafenanlagen zu bewältigen hatten, solange die Dardanellen nicht geschlossen waren. Infolge der Teilnahme der Türkei am Kriege und infolge der Sperrung des Schiffsverkehrs in den Dardanellen ist der sonst so lebhafte Hafenverkehr von Constanza immer mehr zurückgegangen. Der Ausfall der Getreideausfuhr über Constanza kam naturgemäß all den westlich gerichteten Eisenbahnlinien und den Donauhäfen zugute, die auch in den nächsten Jahren, solange der Seefrachtraum so knapp ist, den Verkehr weiter bewältigen dürften, denn nur auf die billigen Seefrachten stützte sich bis zum Beginn des Weltkrieges die große Getreideausfuhr über Constanza. Der Eisenbahntransport dagegen war z. B. von Bukarest aus mit 104 Lei pro Waggon ganz wesentlich teurer, als der von Bukarest nach Giurgiu (45 Lei) und Bukarest—Calarasi (80—90 Lei).

Ganz ähnlich lagen auch die Petroleumausfuhrbedingungen über den Hafen von Constanza. Als Petroleumausfuhrhafen dominierte Constanza bei Beginn des Weltkrieges derartig, daß seine Ausfuhr von 743320 Tonnen (1912) auf 908899 Tonnen im Jahre 1913 stieg. Sie umfaßte zuletzt 88 bis 90 Prozent des gesamten rumänischen Petroleumexportes. Um die Transporte von Petroleum und seinen Derivaten noch erheblich zu verbilligen, wurden „Pipe-lines“ gebaut, die von Baicci ausgehend über Ploesti, Buzeu und Cernawoda führen. Die Länge dieses Weges, der aus drei Leitungen bestand, betrug 300 km. Die Anlagekosten der Pipe-lines bezifferten sich auf etwa 23 Millionen Lei. Der Tarif der Pipe-lines betrug 1½ Centimes pro Tonne und Kilometer, so daß sich der Transport Baicci—Constanza auf 4,60 Lei pro Tonne gegenüber einer Eisenbahnfracht von 6,30 Lei stellte. Jedoch war diese Frachtdifferenz zwischen Pipe-lines und Eisenbahn von 1,80 Lei pro Tonne nicht groß genug, um den Transport nach Constanza erheblich zu beleben, zumal dort die Arbeitslöhne verhältnismäßig hoch waren.

Ebenso wie mit den Pipe-lines, hat der rumänische Staat auch über die Verschiffung in Constanza die Kontrolle bis zur Eroberung der Dobrudscha ausgeübt. Die großen staatlichen Petroleumlager und Reservoirs mit Pumpanlagen, die dort seit 1903/04 eingerichtet wurden, sind fast ausnahmslos in Betrieb gewesen. Es waren zuletzt 39 Reservoirs von durchschnittlich je 5000 cbm Fassungsraum. In diese Reservoirs konnten insgesamt 1962000 cbm Petroleum und Derivate eingelagert werden. Wie stark die Ausfuhr des rumänischen Petroleums über Constanza 1914 durch die Sperrung der Dardanellen beeinflußt war, erhellt aus der Tatsache, daß sie 1914 auf 450000 Tonnen, d. h. die Hälfte des Quantums von 1913 zurückgegangen ist. Das Jahr 1915 brachte, da ein allgemeines Petroleumausfuhrverbot erlassen wurde, einen noch größeren Rückgang der Ausfuhr. Überhaupt scheidet das Jahr 1915/16 für die Beurteilung der Ausfuhrleistungen des Seehafens von Constanza vollständig aus, da ganz anormale Verhältnisse herrschten.

Was die Seehandelswegverbindungen in Constanza in normalen Zeiten nach den übrigen rumänischen Hafenplätzen und Häfen des Schwarzen und Mittel-Meeres betrifft, so ist besonders hervorzuheben, daß die größte Zahl der Schiffe im ein- und ausgehenden Verkehr nach den rumänischen, türkischen, ägyptischen und englischen Häfen verkehrte. Auch nach Rußland, Belgien und Italien entwickelte sich eine recht lebhafte Schiffahrt. Demgegenüber trat die Zahl der nach Frankreich, Österreich, Belgien und Deutschland verkehrenden Schiffe zurück. Die Konkurrenz von Constanza gegenüber Braila und Galatz stellte sich 1913 wie folgt:

---

[3]) Bei der Besetzung der Dobrudscha 1878 waren die Rumänen weit in der Minderzahl, wie selbst der rumänische Geschichtsschreiber Jorga noch 1905 zugibt.

| | Einlaufende Schiffe | Auslaufende Schiffe | Ladung | |
|---|---|---|---|---|
| | (tons) | | | |
| Braila . . . . | 418 000 000 | 708 000 | 246 000 | 1 011 000 |
| Galatz . . . . | 427 000 000 | 586 000 | 232 000 | 1 271 000 |
| Constanza . . | 648 000 000 | 1 104 000 | 235 000 | 857 000 |

Bei Beurteilung dieser Zahlen muß berücksichtigt werden, daß in den Ziffern des Verkehrs von Constanza eine große Zahl rumänischer Tons enthalten sind, die im Eingangsverkehr allein 231 000 und im Ausgangsverkehr 245 000 Tonnen ausmachten. Für die Bewältigung des eigentlichen Güterverkehrs im Constanzaer Seehafen müssen sie größtenteils in Abzug gebracht werden.

Constanza war bis zum Beginn des Weltkrieges der größte Ausfuhrhafen der Walachei. Galatz und Braila dagegen hatten in erster Linie die Moldau als Hinterland. Die Dobrudscha als einziges Hinterland von Constanza würde diesem Seehafen niemals die Bedeutung gegeben haben, die er bei Beginn des Weltkrieges hatte. Ohne die Walachei als Hinterland würden auch die etwa $^3/_4$ Milliarde Lei betragenden Kosten, die die Ausgestaltung des Hafens von Constanza erfordert hat, für die Zukunft unnütz angelegt sein. Der größte Teil dieser Kosten ist bekanntlich nach Frankreich gewandert, da die französische Firma Hallier die Hauptarbeiten hierfür ausgeführt hat. Wegen der Hafenanlagen in Constanza wurde vor Jahren auch ein Prozeß in Bukarest ausgetragen, der viel Staub aufwirbelte und in welchem seinerzeit der heutige Präsident Poincaré im Bukarester Justizpalast gegen den rumänischen Staat plädiert hat. Constanza ist auch in Zukunft auf den Hafenverkehr und die Bewältigung von großen Getreide- und Petroleummengen angewiesen, wenn all diese Anlagen genügend ausgebeutet werden sollen. Ohne den Hafenverkehr würde Constanza in Zukunft zwar die größte Stadt der Dobrudscha, aber doch eine tote Provinzstadt von 27 000 Einwohnern sein, in der die Industrie eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielt, denn außer einigen Sodawasserfabriken, 5 Ziegeleien, einem Basaltwerk, einer Blechwagenfabrik und etwas keramischer Industrie weist die Stadt kaum nennenswerte Unternehmen und Industriezweige auf. Sie würde höchstens noch als Seebad ihren Reiz haben, jedoch würde, wenn der frühere rege Badeverkehr wieder hergestellt werden soll; die Stadt in erster Linie auf das elegante rumänische Publikum rechnen müssen, was naturgemäß davon abhängig ist, wie sich in Zukunft das Schicksal dieses althistorischen Hafenplatzes am Schwarzen Meer endgültig gestaltet, d. h. ob es ein Freihafen oder ein rein bulgarischer Hafen wird.

---

## Rumäniens Bedeutung für Mitteleuropa.

Von Prof. Dr. Freiherrn v. Dungern-Graz.

Vor dem Krieg haben wenige in Deutschland gewußt, wie wichtig unsere Beziehungen zu Rumänien waren. Daß uns mit der rumänischen Regierung ein Allianzvertrag verband, und zwar seit 30 Jahren schon, war unbekannt. Aber auch daß in der rumänischen Aus- und Einfuhrstatistik Deutschland und Österreich-Ungarn weitaus an erster Stelle standen, war kaum bekannt. Für die rumänische Ausfuhr wurde diese Tatsache verschleiert dadurch, daß in der rumänischen Statistik als Bestimmungsland für den größten Teil der Waren, die zu uns gingen, Belgien, auch die Niederlande, angegeben waren. Der württembergische Bauer, der in Mannheim Mais kaufte, um daraus Spiritus zu brennen und mit den Rückständen seine Schweine zu mästen, hatte kein Interesse dafür, ob dieser Mais über Antwerpen oder Rotterdam aus Rumänien gekommen war. Auf das rumänische Erdöl setzte man eine Zeit lang in Süddeutschland Hoffnungen, als Anfang unseres Jahrhunderts Regensburg sich zu einem Stapel- und Umschlagsplatz für die Petroleumschiffe entwickelte, die von der unteren Donau auf dem Flußweg bis dort hinaufkamen; aber zu einer Verdrängung des amerikanischen Petroleums oder Benzins kam es nicht — im Gegenteil, die Erdöleinfuhr im Regensburger Hafen ging in den letzten Jahren vor dem Krieg wieder zurück, und niemand fragte, weshalb. Nur der Preis der Ware auf dem internationalen Markt schien dem Händler wie dem deutschen Abnehmer wichtig; das Ursprungsland war ihm gleichgültig. Nachdem uns der Krieg gelehrt hat, daß geographische Nachbarschaft und politische Freundschaft auch in unseren Zeiten des internationalen Weltverkehrs Faktoren sind, die sich ungeheuer wichtig erweisen können, ist Rumänien jetzt für die zwei Warenkategorien, die es bieten kann, Zerealien und Erdöl, in den Brennpunkt unserer internationalen Wirtschaftsbeziehungen gerückt. Seit 3 Jahren unterhält uns die Presse von den rumänischen Dingen, als ob es selbstverständlich wäre, daß wir genau Bescheid wüßten nicht nur über die Tatsache von Rumäniens Wert für unsere Volkswirtschaft, sondern auch über die Bedingungen der rumänischen Wirtschaft, die uns diese Waren zu liefern vermag. Wenn nun die allgemeinen Grundlagen für das Verständnis der wechselseitigen Beziehungen fehlen, ist es verständlich, daß die Erörterungen leicht oberflächlich werden, sich allzu voraussetzungslos an nackte statistische Ziffern klammern, dadurch aber Rechenfehler über die künftige Ausgestaltung der Beziehungen enthalten. Ein Punkt vor allem ist da nicht genug bei uns hervorgehoben worden: daß, wie schon erwähnt, der Bedeutung Rumäniens als Exportland für uns eine ebenso große Bedeutung unseres Exports für Rumänien gegenübersteht, daß aber dieser Austausch sich bisher nicht direkt, sondern auf dem Umweg über den internationalen Markt und auf zwei ganz verschiedenen internationalen Verkehrswegen vollzogen hat.

Die ziffermäßige Grundlage für unseren Handel mit Rumänien findet sich in allen statistischen Orientierungsmitteln. Die rumänische Ausfuhr wurde 1913 bewertet auf rund 532 Millionen Mark. Davon sind nach Österreich-Ungarn Waren für rund 77 Millionen, nach Deutschland Waren für

rund 42 Millionen gegangen, außerdem aber nach holländischen Häfen für 36 Millionen und nach belgischen für rund 146 Millionen Mark, und diese beide letzten Posten sind weit überwiegend Deutschland zuzuschreiben. Von der mit 472 Millionen bewerteten rumänischen Einfuhr des gleichen Jahres kamen für rund 111 Millionen aus Österreich-Ungarn und für rund 190 Millionen aus Deutschland. Diese Einfuhr bestand aus Industrieartikeln, die rumänische Einfuhr nach Deutschland fast ausschließlich aus Zerealien; dazu ein kleiner Posten Petroleum und Benzin. Die Abhängigkeit der rumänischen Wirtschaftskraft von uns zeigte sich noch in ganz anderer Weise: die Anleihen des rumänischen Staates berechneten sich für den 1. April 1916 auf rund 1,7 Milliarden Mark, wovon etwa 300 Millionen amortisiert waren. Diese Anleihen waren bei Kriegsbeginn mehr als zur Hälfte, vielleicht zu drei Vierteln, in deutschem Besitz. Dazu kamen Investierungen deutschen Kapitals in rumänischen Banken und Industrieunternehmungen, die ebenfalls sich nach Hunderten von Millionen berechneten. Was diese kapitalistische Abhängigkeit von uns für Rumänien bedeutete, wird klar, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß Rumänien im Jahre 1866, d. h. zur Zeit des Beginnes der Herrschaft König Carols, eine Industrie überhaupt nicht hatte, und daß die ganze Staatsschuld des Landes damals 80 Millionen Francs betrug. Da der Londoner Geldmarkt bis zum Krieg rumänische Staatspapiere absolut ablehnte und für rumänische Industriewerte auch nur sehr geringes Interesse hatte, läßt schon diese rohe Gegenüberstellung weniger Zahlen erkennen, wie groß unser Anteil an der Entwicklung der rumänischen Wirtschaftsverhältnisse war. Der Umfang der Entwicklung zeigt sich natürlich auch in der Zunahme der rumänischen Staatseinnahmen, die sich in 50 Jahren ohne besonders starke steuerliche Anspannung ungefähr verzehnfacht hatten. Diese ganze innere Erstarkung hat sich nun in Rumänien trotz der so überragend großen deutschen Hilfe und trotz der vertragsmäßig festgelegten Freundschaft der Regierungen ohne irgend erkennbaren Einfluß deutscher Politik auf den kulturpolitischen, verkehrspolitischen und wirtschaftspolitischen Aufschwung in Rumänien vollzogen. Hieraus ergibt sich aber, daß die wechselseitigen Beziehungen zwischen Rumänien und Deutschland ein Problem darstellen, das sich unmöglich durch Ziffern allein erfassen läßt. Eine Konsolidierung dieser Beziehungen muß zu einem tiefgreifenden gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis führen.

Rumänien war im Jahre 1866 reines Agrarland. In den Städten, die kein Pflaster und zumeist Holzbauten hatten, besaßen die reichen Großgrundbesitzer Häuser, in denen sie nur vorübergehend wohnten. Dann waren da einige Händler und Handwerker, die aber keine selbständige Bürgerklasse bildeten. Denn während die Bauern und Grundbesitzer Rumänen waren, bestand die städtische Bevölkerung zu einem sehr erheblichen Teil aus Fremden. In der Moldau machte das jüdische Element in den größeren Städten die Mehrheit der Bevölkerung aus. Die Handwerker und Gewerbetreibenden waren vielfach Ungarn, auch Österreicher, Reichsdeutsche, Bulgaren. Dazu kamen griechische und armenische Handelsleute. Noch heute sind mehr als 80 Prozent der Bevölkerung Bauern, aber in den Städten, von denen die größeren europäisch ausgebaut sind, ist ein Mittelstand entstanden, der die gebildeten Kreise umfaßt und die politische Leitung des Volkes derart in die Hand genommen hat, daß er in dieser Beziehung mit den ehemals allein herrschenden Großgrundbesitzern eine einheitliche Schicht bildet: die rumänische „Intelligenz". Diese Verschmelzung des alten konservativen Elementes der Großgrundbesitzer mit dem ganz neu gebildeten Mittelstand ist dadurch gefördert worden, daß verfassungsmäßig der Adel in Rumänien abgeschafft ist und in der Tat keinerlei gesetzliches Privileg auf Grund großen Besitzes oder aristokratischer Abstammung zu Recht besteht. Noch mehr aber ist diese Verschmelzung dadurch gefördert worden, daß im vorigen Jahrhunderte ein sehr erheblicher Teil der alten Adelsfamilien verarmt ist und ihre Abkömmlinge, soweit sie nicht im Proletariat untergegangen sind, nun im Beamtentum und in freien Berufen Unterkunft suchen. Die Zahl der Adelsgeschlechter, die noch heute über großen, zum Teil sehr großen Grundbesitz verfügen, dürfte 400 nicht überschreiten.

Die bäuerliche Bevölkerung ist heute ebenso einheitlich rumänisch, wie vor 50 Jahren. Die wenigen tatarischen, bulgarischen und deutschen Bauern, die Rumänien 1878 durch den Erwerb der nördlichen Dobrudscha bekam, hat man erst in jüngster Zeit als gleichberechtigte Staatsbürger aufgenommen, nachdem ziemlich rücksichtslose Versuche, sie zu romanisieren oder durch Druck zur Auswanderung zu bringen, an der nationalen Beharrlichkeit und Seßhaftigkeit dieser Elemente gescheitert sind. Jedenfalls haben sie den rein rumänischen Charakter des Volkes in keiner Weise beeinflußt. Unter den alten Adelsfamilien sind die zahlreichen meist im 18. Jahrhundert eingewanderten Geschlechter fremdvölkischer, besonders griechischer Herkunft, noch stärker romanisiert worden, als dies schon vor 50 Jahren geschehen war, so daß es heute verfehlt wäre, selbst bei den Familien, die sich ihres griechischen Ursprungs vollkommen bewußt sind, eine andere als rein rumänische Gesinnung und Erziehungsart zu suchen. Dagegen sind die fremdvölkischen Elemente in den Städten nicht assimiliert. Die etwa 250 000 Juden Rumäniens hatten bis zum Jahre 1866, d. h. so lange faktisch in Rumänien für Fremde das Recht der türkischen Kapitulationen galt, die Gewohnheit, sich, sobald irgendwie die Frage der nationalen Zugehörigkeit für sie wichtig wurde, durch Eintragen in die Liste der Schutzhörigen eines ausländischen Konsulates die Vorteile zu verschaffen, die dem Fremden durch die Kapitulationen dem Einheimischen gegenüber gesichert waren. So ist es gekommen, daß der selbständig gewordene rumänische Staat diese Juden auch als Fremde behandelt und ihnen mit großer Hartnäckigkeit die rumänische Staatsbürgerschaft verweigert hat. Da

die rumänische Verfassung bis heute den Ausländer vom Erwerb ländlichen Grundbesitzes ausschließt, ergaben sich hieraus nicht nur politische, sondern einschneidende wirtschaftliche Folgen. Das jüdische Element, das noch heute in den größeren Moldaustädten die Mehrheit der Einwohner bildet, war in einschneidender Weise von der rumänischen Bevölkerung gesondert, genau wie die anderen Fremdvölker, unter denen immer noch Griechen und Armenier als reiche Händler eine bedeutende Rolle spielen und Ungarn, Österreicher und Reichsdeutsche als Handwerker und Gewerbetreibende stark zugenommen haben — der Zahl nach, vor allem aber dadurch, daß sie, vielfach zu Vermögen gekommen, einen eigenen Kulturkreis bilden, eigene Schulen, Kirchen, Vereine usw. haben.

Gegen beide Kategorien von „Fremden", Juden und Ausländer, hat die rumänische Gesetzgebung vor dem Kriege auch noch andere Abwehrmaßregeln durchgeführt. In Aktiengesellschaften mußte wenigstens ein Teil des Aufsichtsrates rumänisch sein; Fabriken mußten ihre Arbeiterschaft zum Teil aus Rumänen bilden. Dies sollten zugleich Erziehungsmaßregeln sein: man wollte so die Intelligenz zum Handel, die Bauern zur Industrie heranbilden. Aber vor allem war es die Furcht vor dem Übergewicht Fremder gegenüber dem kulturell unter der türkischen Bedrückung zurückgebliebenen Rumänen. Die eigene Minderwertigkeit im internationalen Wettbewerb wurde von der rumänischen Regierung bis in die neueste Zeit so stark empfunden, daß die Gesetze helfen mußten, den Wettbewerb fremdvölkischer Elemente im Lande zu hemmen, während man das fremdländische Kapital zur Entwicklung der Verkehrsmittel, der Landwirtschaft, der Industrie, ja der ganzen Landeskultur in möglichst starkem Maße heranzog. Auch die stark nationalistische Tendenz der gebildeten Kreise in Rumänien ist erst allmählich entstanden im Kampf für die Unabhängigkeit von der Türkei und dann, nach dem Jahre 1866, durch die Bestrebungen, die Früchte der stürmisch einsetzenden und mit Riesenschritten vorwärts drängenden wirtschaftlichen Entwicklung dem eigenen kulturell rückständigen Volk zu sichern und es nicht internationaler wirtschaftlicher Ausbeutung preiszugeben. Trotz aller Kinderkrankheiten, die sich in der innerpolitischen Entfaltung des neuen Volkswesens seit 1866 feststellen lassen, muß man den rumänischen Staatsmännern die Anerkennung lassen, daß sie viel getan haben, um die Bildung der Massen zu fördern, um einen zuverlässigen Beamtenstand heranzubilden und um das Volk dazu zu erziehen, die wachsenden Einkünfte zu immer neuen Meliorationen und Investierungen zu verwenden. Überall ging der Staat voran: er baute, schuf Musterwirtschaften, Mustereinrichtungen aller Art, Lehranstalten und praktische Unterrichtskurse, industrielle Anlagen und Bibliotheken usw. und brachte es wirklich dahin, daß die wachsende Kaufkraft der Bevölkerung ihm darin folgte. Von Jahr zu Jahr wuchsen die Beträge, die durch Private für nützliche Auslandartikel ausgegeben wurden, die in landwirtschaftlichen Verbesserungen, in Bauten und Unternehmungen aller Art, aber auch in gemeinnützigen Stiftungen Verwendung fanden. Die wachsende Einfuhrstatistik ist hierfür ein klares Zeugnis. Die Aufwärtsbewegung war in dieser Hinsicht noch lange nicht abgeschlossen. Der rumänische Boden war wohl sehr viel intensiver ausgenutzt als vor 50 Jahren, aber noch nicht bis zur Grenze seiner Ertragsfähigkeit. Die industrielle Produktion schien vor dem Krieg auf dem Wege zu großen und schnellen Fortschritten. Schließlich konnte die Entwicklungspolitik der Regierung auch insofern mit weiteren Fortschritten rechnen, als ihre einheimischen Bildungsinstitute, zumal die Bukarester Universität, seit geraumer Zeit an Leistungsfähigkeit hinter manchen westeuropäischen nicht mehr zurückstanden. Endlich entschlossen sich viele reichen Rumänen, die seit Generationen die Einkünfte ihrer Güter lieber im europäischen Westen, als im eigenen Lande ausgaben, von Jahr zu Jahr zahlreicher dazu, wenigstens einige Monate in der Hauptstadt ihres Landes oder auf ihren Gütern zuzubringen und infolgedessen auch sich lebhafter für ihre vaterländischen Angelegenheiten zu interessieren. Jedenfalls waren die Fortschritte Rumäniens, die sich für uns in seiner immer wichtigeren Position als Aus- und Einfuhrland wirtschaftlich fühlbar machten, so zufriedenstellend, daß vor dem Krieg die ausgedehnte politische und administrative Korruption uns wohl auffiel, aber für unsere Unternehmungen mit Rumänien nicht hinderlich schien. Die deutsche Regierung hat sich ja in fremden Ländern, auch wenn die wirtschaftlichen Beziehungen noch so intensiv waren, grundsätzlich nicht um die politische Moral gekümmert. Was unsere Diplomaten und Kaufleute in dieser Beziehung in Rumänien vorfanden, das nahmen sie einfach hin als eine, wohl fremdartige und nicht gerade sympathische Erscheinung, aber jedenfalls als eine Methode, die man einfach anerkennen und mit der man rechnen mußte, genau wie man mit der englischen Unbestechlichkeit, mit der türkischen Umständlichkeit, mit der russischen Bestechlichkeit zu rechnen gewohnt war. Sogar die schweren wirtschaftlichen Krisen, die Rumänien in zahlreichen Bauernrevolten, zuletzt im Jahre 1907, durchmachte, haben bei uns nur in den wissenschaftlichen Kreisen der Agrartheoretiker tieferes Interesse und einiges Nachdenken über Reformmöglichkeiten geweckt.

Vollends war uns die rumänische Verkehrspolitik gleichgültig, die lediglich für den Weltmarkt arbeitete. Da Rumänien sein Vieh auf diesem Markt nicht mehr gewinnbringend verwerten konnte, seitdem Deutschland und Österreich-Ungarn im Jahre 1882 ihm die Grenze sperrten, verlegte sich das Land immer ausschließlicher auf eine Steigerung der Getreideproduktion. Da der Ausfuhrweg für dieses Getreide über See billiger war, als die Bahn oder die Donau aufwärts, sorgte die Regierung planmäßig dafür, daß ausgezeichnete Stapel- und Ladeeinrichtungen den ganzen Export nach den Schwarzen Meer-Häfen lockten. Dasselbe geschah in den letzten Jahren vor dem Krieg mit dem immer wichtigeren Exportgut, das die neue Erdölindustrie lieferte. Zumeist englische,

in den letzten Jahren auch zahlreiche griechische Schiffe, förderten diese Waren dorthin, wo die besten Preise gezahlt wurden. Früher hatte die Türkei das ganze rumänische Korn genommen. Seit den 40 er Jahren des vorigen Jahrhunderts war an ihre Stelle England als Käufer getreten. Daß schließlich Deutschland den größten Teil der Ernte auf dem Wege über Antwerpen und Rotterdam aufnahm, war lediglich ein Ergebnis der Weltmarktslage und in keiner Weise durch unsere besonderen Beziehungen zu Rumänien veranlaßt, wie es auch uns ebenso gleichgültig war, als den Rumänen, daß die Produkte der Erdölindustrie in Rumänien, die mit viel deutschem Kapital arbeitete, nicht uns geliefert wurden, sondern zumeist nach Italien, Frankreich, England gingen. Ebensowenig ist es der deutschen Regierung vor dem Kriege eingefallen, die wachsende Ausfuhr aus Deutschland nach Rumänien in irgend eine Beziehung zu politischen Verbindungen mit dem Lande oder aber zur Einfuhr aus dem Lande zu bringen, und auch in Rumänien fühlte sich das Publikum durchaus nicht etwa Deutschland und Österreich-Ungarn deshalb politisch verpflichtet, weil es dort den größeren Teil seiner Auslandskäufe besorgte, noch dachte Volk oder Regierung daran, in der zufälligen Tatsache, daß Deutschland gleichzeitig Hauptausfuhrland für Rumänien war, eine besondere Beziehung zwischen Einfuhr und Ausfuhr zu konstruieren; um so weniger, als der Verkehrsweg ein anderer war: denn die Einfuhr aus den deutschen Staaten kam nicht über See, sondern sie benutzte überwiegend den Landweg oder die Donau; sie bestand aus hochwertigen Artikeln, die eine teuere Fracht leicht tragen konnten.

Ich glaube, dies alles sind Gesichtspunkte, die bei den Erörterungen rumänischer Dinge während des Krieges zu wenig beachtet worden sind. Jedenfalls ergibt sich aus dieser Sachlage, daß wir gezwungen waren, in unserem Frieden mit Rumänien unsere Beziehungen zum Lande für die Zukunft auf eine ganz neue Basis zu stellen, aber auch, daß diese Notwendigkeit uns mit recht schwierigen Problemen belastet. Wir mußten uns den früheren Bezug rumänischer Lebensmittel für die nähere Zukunft wenigstens sicherstellen, dadurch, daß wir den rumänischen Zerealien einen direkten Weg zu uns ohne Rücksicht auf Frachtenpreise vorschrieben. Wir mußten die rumänische Erdölproduktion für uns förmlich mit Beschlag belegen, mußten also aus unseren bisherigen finanziellen Leistungen für das Land Konsequenzen ziehen, von denen früher nie die Rede war, und mußten dies auf dem Wege eines Zwanges tun, der in die Grundsätze der rumänischen Wirtschaftsgesetzgebung umwälzend eingreift. Wir haben uns weiter überzeugt, daß agrarische und politische Reformen für das Land, das sich jetzt aus seinem schweren Zusammenbruch erholen muß, eine dringende und unmittelbare Notwendigkeit bedeuten, wenn die bisherige Produktionskraft wieder hergestellt oder gar gesteigert werden soll. Es wird uns gar nichts anderes übrig bleiben, als daß wir auch nach dem Frieden, zu dem wir das Land gezwungen haben, unsere politische Macht im Dienst dieser inneren Reformen in Rumänien wirken lassen. Schließlich haben wir uns der Fremden in Rumänien angenommen und haben die wirtschaftliche Alleinherrschaft des Nationalrumänen herabgedrückt auf das geringe Maß von Vorrechten, die der moderne Staat vor dem Kriege seinen Staatsangehörigen gegenüber fremden Einwohnern vorbehielt. Damit geben wir die kulturell noch stark rückständige große Masse des rumänischen Volkes einer Konkurrenz preis, vor welcher sie bis dahin durch ihre Gesetzgebung geschützt war. Dies kann leicht zu zersetzenden, zu moralisch aber auch wirtschaftlich gefährlichen Folgen führen; Folgen, für die das rumänische Nationalbewußtsein uns in Zukunft verantwortlich machen wird. Es wird auf Jahre hinaus weiser Vorsicht und jedenfalls ganz neuer politischer Rücksichtnahme und Anteilnahme bedürfen, damit wir aus dieser neuen Regelung unserer Beziehungen zu Rumänien nur Vorteile ziehen und das Land selbst uns schließlich für den intensiveren kulturfördernden Einfluß, den wir auf uns genommen haben, und für die festere Basis einer gesteigerten Absatzmöglichkeit, die wir dem Lande geschaffen haben, dankbar sein kann.

———

## Die geologischen Grundlagen einer Untertunnelung des Bosporus.

Von Prof. Dr. Walther Penck-Konstantinopel.

In neuerer Zeit scheint das Projekt, die Verbindungslinie zwischen dem nahen Orient und Mitteleuropa an der Stelle enger zu knüpfen, an der der Schienenstrang eine Unterbrechung aufweist, festere Gestalt annehmen zu wollen. Es wurden Vorarbeiten eingeleitet, die dem Plan eines Brückenbaues über den Bosporus als Grundlage dienen sollen[1]). Von verschiedenen Seiten wurde nun in Erwägung gezogen, die anatolische Bahn an das europäische Eisenbahnnetz mittels eines Tunnels[2]) anzugliedern, der die Meerenge an der seichtesten Stelle zwischen der Serailspitze und Skutari queren solle. Ein derartiges Projekt scheint gegenüber einem Brückenbau in militärischer Hinsicht den Vorzug zu verdienen, da sich ein Tunnel feindlichen Angriffen in höherem Maße entzieht wie ein Hochbau[2]). Nach welcher Seite hin die Entscheidung letzten Endes sich neigen wird, läßt sich noch nicht absehen; ist doch der Kernpunkt der ganzen Angelegenheit noch nicht hinreichend geklärt, inwieweit nämlich ein kostspieliges und schwieriges Unternehmen wie die Überbrückung oder Untertunnelung des Bosporus durch wirtschaftliche und militärische Bedürfnisse gerechtfertigt erscheint.

Aus militärischen Gründen dürfte der Plan einer Untertunnelung des Bosporus wohl ernsterer Wägung für wert befunden werden. Naturgemäß werden der Durchführung eines solchen Projektes umfassende geologische Vorarbeiten vorangehen

———

[1]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 23.
[2]) Vgl. Jahrg. 1916, S. 193.

müssen, und es wird nicht ohne Interesse sein, die Aussichten, die sich hierbei ergeben, einer kurzen Erörterung zu unterziehen.

Mit einer engen Kette von Lotungen und einer Anzahl von Bohrungen in der Bosporussohle im Bereich der geplanten Bauarbeiten wird man nicht hoffen dürfen hinreichend gesicherte Kenntnisse zu erlangen, um dann unmittelbar an die technische Seite der Aufgabe herantreten zu können. Unerfreuliche Überraschungen könnten sich in den Weg stellen. Es erhellt dies ohne weiteres aus gewissen Vorstellungen, die von verschiedenen Forschern über die Entstehung und das Wesen der Meerenge auf Grund geologischer Untersuchungen gewonnen worden sind. Boïatzis[3]) vertrat die Auffassung, der Bosporus sei ein Graben. Hiernach würde also das Meer die Stelle einnehmen, an der ein schmaler Streifen der Erdkruste zur Tiefe gesunken ist. Diese Anschauung wurde zwar bald wieder verlassen und mit guten Gründen festgestellt, daß die Meerenge nichts anderes als ein Flußtal vorstelle, das durch eine allgemeine Senkung des Landes unter den Meeresspiegel geraten sei, aber man glaubte immer noch, daß der Lauf des ertrunkenen Tales im einzelnen durch Verwerfungen bestimmt werde[4]). U. a. meinte Philippson[5]), daß eine große Verwerfung vom Goldenen Horn bis an den Eingang in den Ismidgolf hinziehe. Sie würde also gerade die Trasse des Bosporustunnels queren. Für die Durchführbarkeit des Baues müßte eine derartige Sachlage von einschneidender Bedeutung werden.

Verwerfungen sind mehr oder weniger steil durch die Erdkruste aufsetzende Flächen, an denen Verschiebungen zwischen den angrenzenden Gesteinskomplexen stattfinden. Sie sind Diskontinuitäten, die wie alle Fugen und Sprünge im Gestein nicht nur dessen Festigkeit herabmindern, sondern dem Wasser die willkommenen Zirkulationsbahnen bieten. Da Verwerfungen von der Größenordnung, wie sie im Bosporusgebiet angenommen wurden, nicht einfache Flächen, sondern Scharen von Sprüngen zu sein pflegen, zwischen denen meist eine vollkommene Zertrümmerung des Gesteinsverbandes eingetreten ist, würden sich die technischen Folgen gar nicht voraussehen lassen, die eintreten müßten, wenn der Bosporustunnel in nicht allzugroßer Tiefe unter der Meerengensohle eine solche Verwerfung erfahren würde. Die geologische Untersuchung hätte also in erster Linie festzustellen, ob bei der Bildung des Bosporus Verwerfungen eine leitende Rolle spielten, sie müßten des ferneren Aufschluß zu geben versuchen über die Lagerung der Gesteinsschichten in der Meerengensohle, denn über beides würde auch eine enge Kette von Bohrungen oder eine Reihe exaktester Sondierungen über die Bodenbeschaffenheit der Meerenge keinerlei Anhaltspunkte gewähren können.

Zwischen der Serailspitze und Skutari zieht die seichteste Stelle der Meerenge als flacher Rücken von Kontinent zu Kontinent. Schon die Messungen der Engländer aus den fünfziger Jahren ließen dies erkennen; mit allen modernen Hilfsmitteln ozeanographischer Technik ausgeführte Untersuchungen der jüngsten Zeit haben dies bestätigt. Besteht nun diese Schwelle, welche die Bosporusrinne vom offenen Marmarameer scheidet, aus Fels oder aus Schwemmprodukten?

Die neuen geologischen Untersuchungen, die seit mehr als 2 Jahren im Gange sind und eine geologische Kartierung in großem Maßstab zum Ziele haben[6]), haben jetzt schon mit voller Klarheit gezeigt, daß der untermeerischen Scheide zwischen Bosporustal und Marmarameer eine Felsschwelle zugrunde liegt, die die Serailspitze mit der Ecke von Skutari verbindet. Sie ist eine alte Wasserscheide, die ein seichtes Festlandstälchen im Bereich des Marmarameeres trennte von einem anderen Festlandstal, dessen Oberlauf im Kiathone-Alibeysystem, dessen Mittellauf im Goldenen Horn, dessen Unterlauf im Bosporustal zu suchen sind. Durch eine Senkung des Landes ist ein großer Teil dieses hydrographischen Netzes, darunter die genannte Wasserscheide, unter den Meeresspiegel geraten. Schwemmprodukte sind auf ihr, d. h. zwischen Serailspitze und Skutari, nicht zu erwarten, sondern man wird hier überall gewachsenen Fels antreffen, hier und da bedeckt vielleicht von dünnem Überzug loser Massen. Die Gesteine, welche jene alte Wasserscheide zusammensetzen, sind Tonschiefer, Sandsteine und Grauwacken eines bestimmten, unterdevonischen Horizontes, die zwischen Pera, Stambul und Skutari bis nach Moda hin den Untergrund des Häusergewirres bilden. Ohne Zweifel fehlen hier an der Bosporusmündnug Verwerfungen vom Range der oben genannten. Im ganzen dürfen somit, soweit unser heutiges Wissen ein Urteil erlaubt, die geologischen Voraussetzungen einer Bosporusuntertunnelung gerade zwischen Serailspitze und Skutari als nicht ungünstig bezeichnet werden. Freilich sind die Gesteinsschichten intensiv gefaltet und gerade hier im fraglichen Raum bis zu senkrechter Lagerung gestört. Die Schichtfugen, die von der Sohle der Meerenge zur Tiefe führen, sind als ebenso viele Flächen geringeren Widerstandes zu werten, als Bahnen, denen gegebenenfalls das Sickerwasser zur Tiefe folgen kann. Die Vorsicht wird diesen Umstand im Auge behalten und kann ihm in der Wahl des Tunnelniveaus Rechnung tragen.

Abgesehen von den Erscheinungen der Faltung sind im Land zu beiden Seiten der Meerenge noch andere Störungen der Gebirgsarten wahrzunehmen. Eine große Zahl von untergeordneten Verwerfungen durchsetzen nach allen Richtungen das Gelände. Sie besitzen meist keine großen Ausmaße, sowohl was die an ihnen eingetretene Verschiebung anlangt als auch hinsichtlich ihrer horizontalen Erstreckung. Es ist möglich, daß solche Sprünge auch das für einen Tunnelbau in Frage kommende Gelände durchsetzen. Ihre technische Überwin-

[3]) Königsberg 1887, Dissertation.
[4]) Zum Beispiel F. Toula.
[5]) Geographische Zeitschrift IV 1898, § 16.

[6]) Eine erste Veröffentlichung über diese Arbeiten steht unmittelbar bevor.

dung dürfte indes kein allzuschwieriges Problem darstellen, da (soweit heute die Erfahrungen reichen) diese Verwerfungen bei Bewegungen der geologischen Vorzeit entstanden und heute zum großen Teil gleichsam vernarbt sind. Da indes einzelne Beobachtungen mit Sicherheit darauf hinweisen, daß bei den heute noch lebendigen tektonischen Bewegungen solche Sprünge vertikalen und horizontalen Ausgleichsverschiebungen dienten, dürfte es klar sein, wie unerläßlich eingehendste geologische Voruntersuchungen über die Gesteinslagerung zwischen Serailspitze und Skutari für eine Inangriffnahme der Bosporusuntertunnelung sein werden.

———

## „Berlin—Herat".

Von Dr. Frhr. v. Mackay-Mittenwald.

„The Future Highway of England" — so haben Chesnay und Andrew ihren Entwurf des Baus einer Indien-Mittelmeerbahn von Quetta quer durch Persien über Basra, Sueidije (an der Orontesmündung unweit den Ruinen von Seleucia) nach Aleppo und Alexandrette genannt und damit so deutlich wie möglich die türkenfeindliche Politik Englands gekennzeichnet. London kam es lediglich auf die Sicherung seiner Verbindungen mit Indien an; Arabien und das Zweistromland sollten vom osmanischen Reich getrennt und diese Loslösung durch den Bau einer Bahn, die gleichsam den Limes britischer Herrengewalt vom Indischen Meer aus nördlich abgrenzen sollte, eingeleitet werden. Heute glaubt England dank seiner Kriegserfolge auf dem morgenländischen Kampffeld diesem Ziel näher denn je zu sein. Aber sogleich zeigen sich auch hier in eigentümlicher Weise die Fernwirkungen des Triumphes der Mittelmächte im Kampf mit Rußland und der Friedensschlüsse von Litauisch-Brest und Bukarest. Die Weltverkehrspolitik ist um ein Schlagwort reicher: Berlin—Herat! Der Erfinder ist der Brite. Man meint an der Themse, nachdem England das Zweistromland und Palästina und damit den Auslauf der Bagdad- und das Mittelstück der Hedschasbahn in seine Hände gebracht habe, sei Deutschland sofort auf dem Sprung, durch kühnes Hebelumwerfen den Kurs seines Drangs nach dem Osten anders auszurichten, über den Kaukasus nach Merw, Buchara und Herat vorzudringen und so Indien, statt vom Persischen Golf, vom Murgab über den Hindukusch aus zu bedrohen. Daß viel freischaltende Phantasie und gekünstelte Gespensterseherei bei solchen Kassandrarufen mitbestimmend ist, liegt zutag; ebenso wenig aber ist zu verkennen, daß in der Schale der Übertreibung solcher Zukunftsdeutungen sich ein starker Kern Wahrheit birgt. Wenn die Vierbundmächte im Frieden von Litauisch-Brest durchgesetzt haben, daß die drei Bezirke Batum, Erdehan, Kars von Rußland an die Türkei abzutreten sind, so bedeutet der Ländergewinn für das osmanische Reich zunächst nur eine sehr wertvolle Grenzsicherung und Befestigung der Machtstellung im Bereich der pontischen Küste, keineswegs aber die Herrschaft über das Kaukasusgebiet. Die Hohe Pforte hat sich zwar bereit erklärt, die dort entstandenen „autonomen Regierungen" zu unterstützen, so daß sich an der westasiatischen Grenze des alten Rußlands ein Problem der Pufferstaatsbildung durch Fremdvölkerabtrennung ähnlich wie in Osteuropa entwickelt hat. Aber unzweifelhaft ist die Nationalbewegung unter den Kaukasusvölkern in ihren Parteibildungen und Zielen noch so unklar, daß sie als Machtfaktor von bestimmtem Gewicht kaum zu werten ist. Wohl haben die Georgier, das einzige der kaukasischen Völker, das in naher Vergangenheit (bis 1799) ein eigenes Staatswesen bildete, alsbald nach dem Zusammenbruch der zarischen Herrschaft ihre nationale Selbständigkeit erklärt, haben die kaukasischen Bergvölker schon am 10. September 1917 in Wladikawkas einen selbständigen Bund begründet, haben die Kurden und Tataren sich an diesem Unabhängigkeitskampf, namentlich auf dem Kongreß von Jelisawetpol, beteiligt und ist später in Tiflis eine kaukasische Regierung hervorgetreten. Aber ein fester Polarisationskern fehlt diesem Zersetzungs- und Neubildungsprozeß vollkommen. Die religiöse wie politische Feindschaft aller Parteien ist so groß, der Bildungsgrad bei den meisten unter ihnen so rückständig und selbst das Nomadentum bisweilen noch so ungebrochen, daß der Trieb der „ethnographischen Abgrenzung" abhängiger Hoheitsgebiete notwendig zum Wirrwarr führen muß, wenn nicht eine starke Faust die widerstrebenden Gruppen einigt. Die Hohe Pforte kann aber jedenfalls die neue Lage an der anatolischen Grenze nur sehr vorsichtig ausnutzen: als Mittel zu solchem Zweck und planmäßig bedachtem Fortschritt erscheint allerdings nichts geeigneter als ein tatkräftig betriebener und systematisch entwickelter Eisenbahnbau zu neuen, durch die Umbildung des asiatischen Weltbildes natürlich gegebenen Zielen.

Der nächste Weg von Berlin nach Konstantinopel geht bekanntlich entweder über Bukarest, oder, sobald die Dobrudschaquerbahn von Braila nach der Küste hergestellt wäre, über Czernowitz nach Constanza und von da zur See weiter nach dem Goldenen Horn; schon damit öffnen sich eigentümliche Ausblicke zu einer Zukunft, da das Schwarze Meer für Mitteldeutschland eine ähnliche Bedeutung als großes Handelsemporium erlangen kann wie die Adria. Es handelt sich im Blick nach Osteuropa um den bekannten Plan einer Wasserverbindung zwischen Ostsee und Schwarzem Meer, im Blick nach West- und Mittelasien aber um die Schaffung eines Schiffahrts- und Eisenbahnnetzes von den nördlichen Schwarzmeerhäfen, von Samsun, Trapezunt, Poti nach Astrachan, Baku, Täbris, Teheran, Isfahan, Kirman und schließlich nach Bender-Abbas zur Erschließung all der natürlichen landwirtschaftlichen und mineralischen Reichtümer, die der Kaukasus, die übrigen Uferländer des Kaspischen Meers und der ganze Iran zu vergeben haben. Die pontischen Ufer des Schwarzen Meers sind heute nicht mit einem guten Hafen ausgestattet und waren doch einst, im grauen Altertum, mit

einem Kranz blühender Handelszentren wie Heraklea, Pontica, Amastris, Sinope, Amisos, Trapezunt geschmückt. Künstliche Molen- und Reedenbauten, deren schwarze Trümmer der Forscher heute noch bewundert, ersetzten, was die Natur mißgünstig versagt hatte. Diese Blüte klassischer Zeiten gilt es in modernen Entwicklungsformen wieder zu beleben, und zwar in dem Sinn und der Zwecksetzung, wie der Eisenbahndirektor a. D. A. Sprickerhof die verkehrspolitischen Aufgaben der Mittelmächte im Orient für das neue Zeitalter der Menschheitsgeschichte nach dem Kriegsende scharf und treffend gekennzeichnet hat[1]):

> Unsere Stärke der „inneren Linie" gegenüber den durch Meere voneinander getrennten Feinden muß dadurch zur vollen Geltung gebracht werden, daß alle verbündeten Mächte im Besitz eines vollkommenen Bahnsystems überall rasch ihre Kräfte einzusetzen vermögen; ohne diese Möglichkeit werden sie auf die Dauer gegen die Übermacht ihrer Feinde nicht aufkommen. Da es nicht möglich ist, Bahnen ausschließlich für militärische Zwecke von dem erforderlichen Umfange zu bauen ohne eine wirtschaftliche Grundlage für Finanzierung, Bau, Unterhaltung und Betrieb in Friedenszeiten, muß als einziger Weg zur Erzielung dieser Grundlage ein großer Eisenbahngüterverkehr eingeleitet und dadurch das Wirtschaftsleben der Türkei gegenüber dem feindlichen Auslande sichergestellt werden. Unabhängig von der See, von England und seinen jeweiligen Helfern, müssen die Verbündeten von der Nordsee bis zum Persischen Golf allen Kriegs- und Friedensbedürfnissen genügen, damit sie schlimmstenfalls auf den Seeweg überhaupt verzichten können. Weder durch Krieg aufgezwungene Innenwirtschaft, noch ein Boykott, wie ihn die Pariser Wirtschaftskonferenz plant, kann uns dann jemals mürbe machen; an dem wirtschaftlichen Zusammenschluß der Verbündeten muß jede feindliche Koalition kriegerischer oder wirtschaftlicher Art zerschellen, die Türkei hört dann auf, der Zankapfel der ganzen Welt und der Brennpunkt künftiger Kriege zu sein

Wenn nun innerhalb dieser ganz allgemeinen, zunächst mehr idealen als realen Problemstellungen diejenigen Faktoren festgestellt werden sollen, die vorab positiven Wert haben und die den Weg zur glücklichen Lösung der gesamten Aufgabe weisen, so bietet den natürlichen Hebelpunkt dazu eben die armenische Schicksalsfrage in wirtschaftlicher, nicht politischer Wertung und Belichtung. Das einstige Reich des Tigranes baut sich wie eine riesenhafte Naturfeste auf, die mit ihren gewaltigen Bergtürmen und Felsenzitadellen die vorderasiatischen Binnenmeere und die Landbrücken dazwischen königlich beherrscht; wer es besitzt, verfügt nicht nur über die Zugbrücke nach den Quellgebieten des Tigris und Euphrat und damit, nach einem alten Wahrwort, über die Mündung beider Flüsse, sondern hat auch den Schlüssel zum Einbruch vom Schwarzen Meer her westlich nach dem Busen von Alexandrette, östlich nach Aserbeidschan, Turkestan, Afghanistan, zum Herzen Asiens in Händen. Das ganze östliche und südliche Hinterland des Schwarzen Meers hat durchwegs subtropisches Klima und bietet den Mittelmächten daher viele Erzeugnisse, die sonst nur aus überseeischen Gebieten zu beziehen sind. Armenien vorab war in uralten Zeiten, an deren Glanz noch die Trümmer der Königsstadt Ani erinnern, waldreich, fruchtbar, dicht besiedelt. Jetzt zwar ist es ein steiniges, holzarmes, verödetes Steppengebiet mit glühend heißen Sommern und sehr kalten Wintern. Aber dennoch kann die Natur noch heute nicht das Zeugnis dessen verwischen, daß sie das Land wie wenig andere Teile der Erde gesegnet hat. Es gedeihen nicht nur alle Getreidearten und herrliches Obst, sondern auch hochwertige Nutzgewächse wie vor allem Flachs, Baumwolle, Maulbeeren, Tabak, Pflanzenöle. Nicht minder lockt das ganze Gebiet durch die Fülle der industriellen, in seinem Boden ruhenden Rohstoffe. Quer durch den Kaukasus zieht ein Kohlengürtel mit den Ausläufen östlich beim Issyk Kul, westlich im alten Heraklea Pontica und bei Songuldak mit mächtigen, an Beschaffenheit der Cardiffkohle ebenbürtigen Flözen und mit einem Zentrum von Stein- und Braunkohle-, Eisen- und Kupfererzlagern im Karadagh, Elbrus und Puscht i Kuh. Georgien allein birgt unerschöpfliche Vorräte von dem heute so wichtigen Manganerz; das Haupthüttenwerk von Tschiaturi förderte 1913 bereits 59,2 Millionen Tonnen, wovon die Hälfte nach Deutschland ging. Dazu kommen mächtige Lager an anderen kupfer-, blei-, silberhaltigen Erzen, umfangreiche Lager an Marmor und sonstigen Bausteinen und endlich die große westasiatische Erdölzone, deren Mittelpunkt Apscheron ist und die in gewaltigen Zügen südwestlich bis Bagdad, ja vielleicht bis zum Roten Meer, östlich durch Persien bis zur Mekranküste sich erstreckt. Zwei Vorteile bei der wirtschaftlichen Erschließung und Durchdringung aller dieser Gebiete auf dem Marsch vom Bosporus nach Innerasien springen in die Augen: überall kommen dem Eisenbahnverkehr große Binnenmeere und Seen zu Hilfe, und die Bevölkerung ist weit dichter und durch alte gewerbliche Überlieferungen für den modernen Industriedienst weit besser geeignet als die dünne Decke von Eingeborenen im syrischen und mesopotamischen Bereich der Bagdadbahn. Der Ausbau des Schienennetzes ist bereits verhältnismäßig weit vorgeschritten. Die Hauptlinien sind folgende:

a) Eisenbahnen:

1. Baku—Tiflis—Samtredi—Batum mit Abzweigungen nach Borsowani, Achalzich, Tschiaturi, Tkwibuli;
2. Samtredi—Senaki—Poti;
3. Senaki—Pizunda—Tuapse—Jenem (Küstenbahn im Bau);
4. Noworossijsk—Jenem—Jekatiranodar—Tichorjesk;
5. Jekatarinodar—Kawkask—Stawropol (im Bau);
6. Rostow—Tichorjezk—Kawkask—Wladikawkas—Derbent—Baku;
7. Tiflis—Alexandropol—Ordubad—Täbris (die letztere Teilstrecke in das persische Gebiet ist während des Krieges fertiggestellt worden);

b) Dampferlinien:

8. Batum—Trapezunt—Samsun—Konstantinopel;
9. Batum—Noworossijsk—Kertsch—Livadia—Odessa;
10. Baku—Krasnowodsk (von wo aus wieder Bahnanschluß nach Aschabad, Merw, Kuschk, Buchara,

[1]) Der künftige Eisenbahnverkehr zwischen den mitteleuropäischen Staaten und dem Morgenland. Denkschrift vom Mai 1916.

Samarkand, Taschkent, Kasalinsk, Samara); durch Ausführung des Entwurfs Taschkent—Tomsk würde außerdem ein unmittelbarer Anschluß an die sibirische Bahn hergestellt.

Wie wenig aber mit diesen Linien den natürlichen Güteraustauschbedürfnissen in der Richtung der hier behandelten Verkehrsprobleme genügt ist, erhellt schon aus folgenden Tatsachen. Die Transportkosten vom Schwarzen Meer nach Täbris betragen heute rund 500 Mark für die Tonne, die Bewegungszeit beläuft sich auf 3 bis 4 Monate; beim Transport von Abuschähr nach Teheran sind die entsprechenden Ziffern 360 bis 460 Mark und 2 bis 3 Monate! Auch für den leichteren sogenannten Kolliverkehr liegen die Verhältnisse nicht viel besser, wie es wenige typische Beispiele zeigen mögen.

| Strecke | Zeitdauer in Tagen | Gewicht in kg | Kosten in Mark |
|---|---|---|---|
| Trapezunt—Täbris . . . . . | 50 | 297[2]) | 115 |
| Trapezunt—Teheran—Mesched . | 180—220 | 295 | 180—200 |
| Mesched—Aschabad . . . . . | 21—30 | 297 | 26 |
| Bender Abbas—Mesched . . . . | 82—112 | 295 | 115 |
| Abuschähr—Schiras . . . . . | 10—15 | 331 | 52 |
| Mohammerah—Isfahan . . . . . | 28 | 136 | 32 |
| Hamadan—Teheran . . . . . | 9—10 | 297 | 40 |

Dazu kommt, daß, wie die ehemalige englisch-russische Ententefreundschaft widernatürlich in ihren politischen Grundlagen war, so auch notwendig ihre Handelspolitik den elementaren Verkehrsgesetzen Hohn sprach. Petersburg zwang Teheran in der Zollpolitik unter seinen Willen; Persien durfte im Verkehr mit Rußland nur die niedrigen Grenzzölle erheben, so daß sein Verkehr künstlich nach dem Norden abgelenkt wurde, wo sich ihm weder aufnahmefähige Märkte noch Tore zum Weltverkehr hin öffneten. Die Folge war, daß die russische Einfuhr ebenso schnell, im Zeitraum von 1890 bis 1913 von 40 auf 90 Millionen dem Wert nach, stieg, wie die Güterbewegung auf den alten indischen Verkehrsstraßen sank, und zwar in der gleichen Zeitspanne von 60 auf 25 Millionen. Auf der anderen Seite machte für die Einfuhr vom Westen her das Schneckenzeitmaß der Beförderung jede kaufmännische Berechnung für Lieferungen fast unmöglich. Zur Bekämpfung dieses Mißstandes hat sich schon einige Jahre vor Kriegsbeginn die „Compani Alleman Mossig & Schunemann" gebildet, um gemeinsam mit der Hamburger Levante-Linie, welche auf ihren Dampfern die Waren bis Trapezunt schaffte, eine Art Durchgangsverkehr von Berlin bis Täbris zu organisieren. Sie vermochte aber nur in sehr beschränktem Maß die Verhältnisse zu verbessern, da sie in der Hauptsache vom alten Karawanenverkehr und dessen Leiter, dem Tscharwadar, abhängig blieb, der an schneller Lieferung keinerlei Interesse hat.

Mit der Aufhebung der türkischen Kapitulationen ist zugleich die berüchtigte Bestimmung des Schwarzmeervertrags, welcher der Hohen Pforte jede Möglichkeit des Eisenbahnbaus im Küstengebiet des Schwarzen Meers nahm, gefallen und damit der Hebelpunkt für die Entwicklung eines zeitgemäßen Eisenbahnsystems, das Osteuropa Mittelasien und dem Indischen Meer näher rückt, gegeben. Ein Blick auf die Karte weist sofort auf die nächstliegenden und kürzesten Wege zur Lösung des Problems hin. Es handelt sich vorab um die Verbindung von Trapezunt mit Erserum, das seinerseits bekanntlich wieder durch eine von Eskischehir über Angora, Josgad, Sivas, Ersindjan führende anatolische Nordbahn mit Abzweigungen von Siwas nach Samsun und Eregli verbunden werden soll. Von Erserum könnte auf dem Pfad der alten über Sam-Siwin und durch das Kars-Tschai sich hinziehenden Handelsstraße der Anschluß an Kars gesucht werden, von wo aus die Fortsetzung der Schienenstraße nach Täbris bereits gegeben wäre, oder es wäre diese Verbindung geradliniger, aber kostspieliger über den Wansee, Kotur und Choi herzustellen. Von Täbris ginge die geschiente Hauptstraße weiter durch das reiche Aserbeidschan nach Ekbatana, das die Strahlenbrennlinse des persischen Eisenbahnnetzes der Zukunft zu werden beste Aussichten hat. Über dessen Entwicklungsgesetze und -möglichkeiten ist soviel gesprochen worden, daß hier eine weitere Erörterung erübrigt: sie weisen nordöstlich nach Teheran, südöstlich über Isfahan, Jesd, Kirman, Bam, Nuschki nach Quetta (persische Querbahn) südlich über Schuster nach Abuschähr, westlich über Kermanschah, Chanekin nach Kerbelah und Nedschef: dieser letztere Bagdadanschluß, der Gegenstand der bekannten Verhandlungen zwischen Berlin und Petersburg, würde sich zweifellos schon deshalb ausgezeichnet rentieren, weil er den ganzen Verkehr der berühmten Pilgerstraße der Sunniten von mindestens 100 000 Menschen jährlich zu sich hinziehen müßte.

Angesichts der Weitläufigkeit seiner Reichsgrenzen würde das osmanische Reich, auch wenn es die Briten ebenso siegreich von seinem Boden vertrieben hätte wie die Russen, mit einem Übermaß militärischer Bürden belastet sein, wenn es mit einem den Feinden als Einmarschgebiet dienenden Persien im Rücken zu rechnen hätte. Die Freundschaft mit einem starken Arms geschützten Persien ist daher für die Türkei geradezu eine Lebensnotwendigkeit: politisch ist sie auf der Grundlage der monarchischen Regierungsformen und der islamischen Gemeinbürgschaftsgefühle von Konstantinopel bis Kabul, wirtschaftlich auf einer großzügigen Verkehrsorganisation zwischen der Türkei und ihrem mittelasiatischen Hinterland zu begründen.

Afghanistan, das Paktyerland des Herodot, spielte im Denken und Sinnen der Alten die Rolle eines Eldorado-Märchenlands. Seine sagenhaften Schätze lockten erst den Assyrer Salmanassar, dann Alexander den Großen, später den Ghasniwiden Machmud, dann Dschinggis Chan und Timur Leng an: tatsächlich trifft der Reisende dort noch heute als Zeugen einer einstmals blühenden Kultur überall die Trümmer großer Städte, gewaltiger Tempel, kunstreicher Straßenanlagen und Wasser-

[2]) Als Grundgewicht für das gewöhnliche Kolli gilt das Okka = 230 kg.

leitungen. Aber alle jene Eroberer drangen nur in das vom Burgfrieden des Hindukusch bewachte Land ein, um es die verheerende Geißel des gewaltigen Eroberers fühlen zu lassen, und nach dem zweiten mongolischen Sturm versank es, wie ganz Mittelasien, in die Todesstarre zusammengebrochener Gesittung. Die Mittelmächte blicken heute zu ihm hin in entgegengesetztem Sinn, im Willen, durch die Mittel moderner Technik, Wissenschaft und verkehrswirtschaftlicher Organisationen wieder aufzurichten, was Jahrhunderte zerstört haben.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Wege zur Ukraine.

Von Dr. Albrecht Wirth-München.

Schon im Altertum, als zum ersten Male die Steppen zwischen Pruth und Don aus der vorgeschichtlichen Dämmerung emportauchten, hören wir von zwei Möglichkeiten, die Steppen zu erreichen. Am einfachsten war der Zugang vom Schwarzen Meer; ihn haben denn auch die Griechen, denen wir die erste Kunde über das spätere Südrußland verdanken, ausschließlich benutzt. Einen anderen Weg aber kennt bereits Herodot, nämlich den von Norden her. Er spricht von wilden Horden, die einst näher dem Pole gesessen hätten, und die durch das Überhandnehmen von Schlangen aus ihrer nordischen Heimat verscheucht worden wären. Die Schlangenmär geht auf die Ausbreitung eines feindlichen Volkes. Es bleibt dabei ungewiß, ist auch für unsere Zwecke unwichtig, wer die Feinde gewesen seien. Noch eine weitere Möglichkeit liefert eine Betrachtung des Skythensturmes, der um die Mitte des 7. Jahrhunderts Platz griff. Wir können leider nicht feststellen, aus welcher Richtung er herangebraust sei; die meisten glauben indes, daß der Zug der Skythen ein Vorläufer jener ostwestlichen Völkerwanderungen gewesen sei, die von der großen chinesischen Mauer bis ins Herz Europas gingen, von der Art, wie die Hunnenflut, deren Wogen einerseits bis zum Stillen Ozean, andererseits bis zum Atlantischen Meere brandeten. Das ist möglich, allein nicht bewiesen. Immerhin gibt uns der Verlauf des Skythensturmes einen neuen Anhalt. Von den Skythen nämlich vertrieben, einerlei, ob diese einen Druck von Westen oder Osten ausübten, flüchteten sich die Kimmerier in den Kaukasus und von da, das gefrorene Asowsche Meer überschreitend, nach der Krim, die nach ihnen benannt wurde. Damit wäre denn der Ostweg nach der Ukraine eröffnet gewesen. Entfernter ist die Vermutung, daß in noch früheren Zeiten eine Bernsteinstraße den Pruth oder den Dnjepr hinauf vom Schwarzen Meer zur Ostsee ging, eine Vermutung, die ebenfalls nicht unmittelbar sicher, aber nicht von der Hand zu weisen ist.

Ein Jahrtausend nach dem Skythenzuge sehen wir eine römische Garnison in Kiew. Die denkwürdige Tatsache ist bei keinem einzigen Schriftsteller verzeichnet; wir kennen sie nur aus Inschriften, die auf Ziegeln des Garnisonslagers gefunden wurden. Gleichzeitig herrschten bereits die Gothen von Meer zu Meer, herrschten von Götaburg und Gothland bis zum Kaukasus und zur Krim, auf welcher Halbinsel sich ihre Art und Sprache bis ins 16. Jahrhundert behaupteten. Ihre Nachfolger in der Herrschaft über ganz Osteuropa wurden die Avaren. Beide Eroberer, so die Gothen wie die Avaren, brachen im späteren Verlaufe ihrer Ausbreitung von der Ukraine auf, um sich auf den Balkan und auf Italien zu stürzen. Wir erfahren immer nur von Ostwestwegen, die aus der Ukraine nach dem Abendlande fortführen, nie aber von westöstlichen Pfaden, die nach ihr hinleiten. Dennoch muß auch die Straße von Westen nach Osten begangen gewesen sein, wie es ja schon an und für sich ein Widersinn wäre, wenn ein Handelsweg nicht nach beiden Richtungen hin offenstünde. Der einzige Anhalt aber, den wir über eine Bewegung vom Abendlande nach der Ukraine aus frühesten Zeiten besitzen, ist die Beobachtung, daß mitteleuropäische Kunstgewerbemuster des zweiten vorchristlichen Jahrtausends bis nach der Beringstraße und Alaska, ja, bis nach Kalifornien, Mexiko und Peru gelangt sind[1]). Ähnlich sind byzantinische Münzen des 7. Jahrhunderts, die jetzt im Leipziger Museum ruhen, bis zu den Jekuten gekommen, wo sie Anfang des 20. Jahrhunderts gefunden wurden. Man darf annehmen, daß derartige Muster und Münzen den Weg nördlich vom Pontus und Kaukasus nach dem fernen Osten einschlugen, den Weg, den im ganzen Mittelalter der Waren- und Sklavenzug genommen hat, den Weg, den auch der Postministerialdirektor des Kalifen Ibn Chordadwe um 880 und ein anonymer italienischer, wahrscheinlich genuesischer Bädeker des 14. Jahrhundert genau beschrieben hat[2]).

Die wichtige Straße von Norden her wurde endgültig durch die Normannen eröffnet[3]). Seit der Mitte des 9. Jahrhunderts segeln sie von Schweden an, durchmessen das ganze weite Osteuropa, das ihrem Vorrücken kaum Hindernisse bereitet, da es wenig natürliche Verschiedenheiten bietet, und gelangen auf ihren leichten Drachenschiffen, die sie über die kurzen Landstrecken auf den Schultern trugen, in das Schwarze Meer und in den Bosporus, wo sie Konstantinopel bestürmen.

[1]) Forschungen der Philadelphia-Expedition.

[2]) Vgl. meine Geschichte Asiens und Osteuropas.

[3]) Vgl. „Die ältesten Verkehrsbeziehungen zwischen Skandinavien und dem Mittelmeergebiet mit besonderer Berücksichtigung des Düna-Dnjepr-Weges“ von Dr. Winter im Mai-Juniheft 1917, S. 135 ff.

Solcher Normannenzüge kennen wir ein halbes Dutzend. Andere richteten sich nach dem Kaspisee und nach Nordpersien: sie berühren die eigentliche Ukraine nicht. Die Züge waren nur möglich, weil Rußland ein zusammenhängendes Netz schiffbarer Flüsse bietet, wie es sonst in gleicher Ausdehnung nur noch zweimal auf Erden vorhanden ist, im benachbarten Sibirien und in der Osthälfte des mittleren Nordamerikas, im Gebiete des Mississippi. Merkwürdigerweise entstehen die gewaltigsten Flüsse Osteuropas, die Wolga, der Don, der Dnjepr und die Düna in unmittelbarer Nachbarschaft voneinander. So kann mit leichten tragbaren Schiffen ohne allzuviel Mühe der Übergang von dem einen Flußgebiet zu den anderen bewerkstelligt werden. Die Neuzeit hat das rohe urtümliche Verfahren, das einst die Normannen übten, und das in Canada noch bis tief in das 19. Jahrhundert hinein im Schwange war, in Alaska sogar bis ins zwanzigste, durch Schiffahrtskanäle ersetzt. Man unterscheidet ein südwestliches und ein nordöstliches System solcher Kanäle. Das zweite geht uns hier kaum an, insofern die Wolga, die zu dem östlichen System gehört, nur dann, wenn man die Ukraine in allerweitestem Sinne faßt, entfernt in Betracht kommen kann. Das südwestliche System verbindet die Ostsee mit dem Dnjepr, und dadurch mit dem Pontus. Ferner ist ein Kanal vorhanden, der vom Bug, dem Nebenflusse der Weichsel, zum Pripet führt. Die schiffbaren Wasserstraßen des ganzen Südwestnetzes haben eine Länge von 9000 Kilometern. Die Navigationszeit berechnet man zu 8 bis 10 Monaten. Es ist nämlich bei der Binnenschiffahrt hier sehr zu beachten, daß die natürlichen Wasserwege, und erst recht die künstlichen, im Norden mindestens 7, aber mitunter auch 8 Monate lang zugefroren sind, in Zentralrußland 5 bis 6 Monate, und auch im Süden noch 3 Monate, ferner zu beachten, daß im Hochsommer selbst mächtige Ströme niedrigen Wasserstand haben, der öfters die Schiffahrt behindert, zumal die Ströme von Inseln und Sandbänken wimmeln. Seit zwanzig Jahren sind denn auch an Düna und Dnjepr bedeutende Regulierungsarbeiten unternommen worden. Jedenfalls ist, selbst alle Schwierigkeiten der Navigation voll berücksichtigt, das Vorhandensein jener gewaltigen Ströme ein ungeheurer Vorteil für Rußland, das im allgemeinen einen überwiegend kontinentalen Charakter besitzt, das im Grunde nur wenige und gering ausgebildete Küsten hat, und infolgedessen wesentlich ein Binnenstaat ist. Der kulturelle und industrielle, jetzt auch wie vor Jahrhunderten staatliche Mittelpunkt des osteuropäischen Tieflandes, Moskau, ist 650 km, und Perm, das allerdings der küstenfernste Punkt dieses Tieflandes sein mag, ist über 1100 km vom nächsten Meere entfernt. Dazu ist noch zu bemerken, daß eigentlich weder das nördliche Eismeer, noch der Kaspisee als freier Ozean gerechnet werden können. Das osteuropäische Tiefland ist demgemäß dem Einflusse des völkerbefreienden und völkerbereichernden Weltmeeres entrückt; es ist sogar den kleineren Wasserflächen gegenüber großenteils Binnenland. Der anregende, kulturfördernde Hauch des Meeres erreicht nur wenige Küstenstrecken und ihr unmittelbares Hinterland. Weitaus der bedeutendste Teil des alten Zarenstaates war und ist staatlich, kulturell und wirtschaftlich dem belebenden Seewinde entzogen. Wir sehen demgemäß, daß bei der Ukraine wie in so vielen anderen Gegenden die Regsamkeit der Geisteskultur sich auf der Mannigfaltigkeit der Verkehrsbedingungen, auf der Rührigkeit des Handels aufbaut, eine Beobachtung, die bei dem Gegensatze zwischen Athen und Sparta, zwischen Venedig und Mailand längst gemacht werden konnte. Durch ihre Meeresnähe und durch die größere Fahrbarkeit ihrer Flüsse ist die Ukraine den anderen russischen Landschaften, mit Ausnahme allein der Ostseeprovinzen überlegen; kein Wunder, daß auch in der Ukraine die erste Saat russischer Bildung emporsproßte.

Was uns heute im Kriege bewegt, ist in erster Linie die Frage, wie wir südrussische Nahrungsmittel zu uns schaffen, und in zweiter Linie, wie wir mitteleuropäische Industriewaren nach der Ukraine bringen.

Unter dem Druck dieser sehr greifbaren und sehr empfindlichen Nöte interessiert uns einzig, was für neuzeitliche Straßen wir zu diesen Zwecken benutzen können. Das Eine ist hier von vornherein klar, daß die Hauptrolle der Wasserweg spielen wird. Wir haben nur zwei große durchgehende Eisenbahnlinien nach der Ukraine, die eine über Posen oder Kattowitz nach Warschau und Kiew, die andere durch Galizien über Podwoloczyska nach Snamenka—Taganrog—Rostow am Don. Beide Linien sind dermaßen mit rein militärischen Frachten überlastet, sind außerdem schon wegen ihrer Isoliertheit und zumal bei heutigen Verhältnissen völlig außerstande, den an sie zu stellenden Forderungen zu genügen. Da sie schlechterdings nicht auch noch mit größeren Aufgaben für die friedliche Bevölkerung behaftet werden können, bleibt also nur der Wasserweg übrig. Nun teilt sich dieser in Meerstraßen und Flußstraßen. Zu berücksichtigen wäre sehr wohl zunächst ein reiner Binnenwasserweg, den Dnjepr hinauf, und dann durch den oben berührten Kanal nach dem Pripet und dem Bug, und durch ihn nach der Weichsel. Dadurch könnte ein ziemlicher Teil von Nordostdeutschland gespeist, könnte selbst einigermaßen Berlin und Umgebung der Segnungen ukrainischer Ausfuhr teilhaftig werden. Der Hauptweg ist dagegen zweifellos der, der von den Häfen der Krim, von Rostow und von Odessa durch das Schwarze Meer entweder nach den Plätzen der Türkei führt, die dringend der Nahrungszufuhr vom Auslande bedarf, oder aber die Donau hinauf nach Österreich und Deutschland. Soweit das Schwarze Meer in Betracht kommt, ist weiter nichts zu erinnern. Es liegt keine besondere Schwierigkeit vor, im Gegenteil, zu dem in den einzelnen Häfen betroffenen Bestande von Handelsschiffen könnten noch einzelne Kriegsfahrzeuge, besonders Transportschiffe, stoßen, die, weil der Seekrieg im Pontus aufgehört hat, nunmehr friedlichen Zwecken dienen könnten. Allerdings müßten die meisten dieser Schiffe erst instand ge-

setzt werden, weil sie entweder durch mehrjährige Ruhe oder aber durch die Anpassung an andere Betriebe nicht gleich, sondern erst in kürzerer oder längerer Zeit jenem Dienste zugänglich gemacht werden könnten. Bedeutende Schwierigkeiten bietet dagegen der Donauverkehr. Der Hauptgrund liegt in der Überlastung durch bisherigen Bedarf. Die Donauflotte ist schon längst bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit für militärische wie andere Transporte in Anspruch genommen. Weniger gilt dies für die Häfen und deren Einrichtungen. Sie würden zwar unmöglich stark gesteigerten Forderungen sofort zu genügen imstande sein; da aber für die in Betracht kommenden Frachtschiffe keine sonderliche Nötigung besteht, zwischen Donaumündung und Wien mehr als einmal oder höchstens zweimal anzulegen, so entfällt diese Sorge. Nur eine Umladung auf kleinere Fahrzeuge würde in vielen Fällen in Wien nötig sein, um noch weiter aufwärts, namentlich um bis Regensburg zu gelangen, und dort wiederum, um durch den Ludwigskanal in den Main und so in das Herz von Mitteldeutschland zu kommen. Bedingt schon dieser Zwang des Umladens nicht unbeträchtliche Arbeit und einen recht ärgerlichen Aufenthalt, beides Hindernisse, die bei der Bahnfahrt wegfallen (da die Ungleichheit der russischen und deutschen Spurweite durch unscheinbare technische Maßnahmen ausgeglichen werden kann), so fällt dann noch gar sehr die größere Länge der Zeit bei der Schiffahrt ins Gewicht. Mit einem flotten Personendampfer braucht man donauaufwärts, übrigens zweimal die Schiffe wechselnd, gut drei Wochen bis Regensburg; bei Frachtdampfern oder gar Schleppdampfern mit ganzen Flottillen wird man bis zu zwei Monaten veranschlagen müssen. Auch muß man mit beständiger Ungleichheit des Wasserstandes rechnen. Von dem großen Vorteil also, der durch die unvergleichlich größere Ladekraft der Schiffe gegenüber den Bahnzügen gewonnen wird, geht durch die Langsamkeit der Beförderung und infolgedessen die weit geringere Zahl der Fahrten wiederum recht viel verloren.

Lediglich Wasserbeförderung — das wird nur für ganz wenige Plätze, wenn auch darunter so wichtige wie Bukarest, Ofen-Pest, Wien und Regensburg zutreffen; in den allermeisten Fällen muß man eine kombinierte Wasser- und Eisenbahnstraße in Aussicht nehmen. Der Variationen bei diesem gemischten Verkehre gibt es begreiflicherweise eine ganze Menge. Je weiter man namentlich die Donau hinaufsteigt, um so stärker wird die Verlockung, den schnelleren Eisenbahnweg zu wählen. Die Möglichkeiten wachsen da ins Ungemessene. Auch sind schon eine Reihe von neuen Plänen aufgestellt worden, lediglich um den großen westöstlichen Verkehr, um den Handel mit der Ukraine zu fördern.

Die Frage verwickelt sich durch zollpolitische und auch rein politische Erwägungen. Es kann gegebenenfalls erwünscht erscheinen, gewisse Gebiete zu meiden. Das ist schon einmal zu Friedenszeiten geschehen, als man von Berlin eine Schnellverbindung über Galizien und Rumänien nach Konstanza und Konstantinopel einrichtete. Das war empfindlich für die Magyaren, die ein Monopol für die Zugänge von Mitteleuropa nach dem Ostbalkan in der Hand zu haben glaubten. Auf der anderen Seite bemühen sich die Tschechen stark um einen Oder-Donau-Kanal, der auch für den Handel mit der Ukraine wichtig wäre, besonders aus dem Grunde, um durch die Reichtümer, die sie aus dieser Kanalverbindung erhoffen, ihren Plan einer großslavischen Schichtung von Stettin und Danzig über Böhmen nach der Adria zu unterstützen.

Um erschöpfend zu sein, dazu haben wir noch die Wege nach der Ukraine aus dem Osten und Südosten zu betrachten. Vom Kaukasus führt ein Schienenstrang, allerdings nur ein einziger, nach der Ukraine und ein bequemerer Wasserweg, dessen Stützpunkte im Osten Batum, Poti, Noworossijsk und Rostow sind, während im Westen am aufnahmefähigsten Odessa ist. Die Nordküste des Schwarzen Meeres hat gegenüber der Südküste, wo eigentlich nur offene Reeden bestehen, den ungeheuren Vorteil, eine überaus stattliche Anzahl von guten und großen Häfen zu besitzen. Ganz so günstig allerdings wie es einem oberflächlichen Blick auf die Karte scheinen möchte, ist die Lage nicht. Nach den Plätzen, die im Hintergrunde des Asowschen Meeres gelegen sind, nach Rostow, Taganrog und Asow können nur kleine Schiffe gelangen. In Kertsch schon müssen, da das Asowsche Meer seicht ist, die großen Schiffe leichtern. Weiter im Westen münden die Flüsse in schmalen Meerbusen, in Limanen, die nach außen durch Nehrungen abgeschlossen sind. Barren erschweren hier die Schiffahrt. So ist es gekommen, daß Odessa, das man fern jeder Flußmündung als künstlichen Hafen erbaute, richtige Flußhäfen wie Nikolajew, Akkerman und Cherson weit überflügelt hat. Der Verkehr von Odessa hatte den von Amsterdam erreicht. In der Krim gibt es zwar gute Häfen; da sie aber von den bisherigen Weltstraßen weit ablagen, so wurden sie nicht genügend ausgebaut und haben gegenüber der genuesischen Zeit, als Kaffa, das heutige Feodosia, noch ein Großhafen war, im Verhältnisse eingebüßt. Sebastopol, dem sicher eine glänzende Zukunft blüht, war bisher nur als Kriegshafen wichtig. Aus diesen Gründen kann einstweilen nur ein beschränkter Teil der Ukraine durch den Wasserverkehr entlastet werden. Umgekehrt sind die Häfen des Westkaukasus so angelegt, daß sie ohne weiteres dem Weltverkehre dienen können. Sowohl Batum, als auch Noworossijsk sind mit einem ausgedehnten Hinterlande vortrefflich verbunden. Namentlich besorgt Batum nicht nur die Ausfuhr des Westkaukasus, sondern auch die des Ostkaukasus, ja Armeniens und Persiens. Eine Röhre, die über 800 km lang ist, bringt das kostbare Erdöl von Baku am Kaspisee nach Batum am Schwarzen Meer und damit nach allen Ländern der Welt, folglich auch nach der Ukraine. Für die Zukunft wird ohne Zweifel der Verkehr der Ukraine mit dem Kaukasus wie mit ganz Vorderasien ganz bedeutend steigen.

Es könnte noch erwähnt werden, daß während des Krieges sogar japanische Handelspioniere sich bis zum Kaukasus und nach Südrußland vorgewagt haben. Einstweilen jedoch dürfte es überflüssig sein, bereits die Wege vom fernen Osten nach der Ukraine zu erörtern. Sie werden schwerlich auf dem trockenen Lande zu suchen sein, sondern auf den feuchten Pfaden des Ozeans, wie denn zu Friedenszeiten, und zwar schon seit einem Vierteljahrhundert ein reger Seeverkehr, vermittelt durch die Freiwillige Flotte, von Odessa nach dem Fernen Osten bestanden hat.

Zuletzt darf die Melodie aus einer Zukunftsmusik nicht fehlen. Ich meine den Plan einer Kanalverbindung zwischen Don und Wolga. Ein solcher Plan, der für die Erschließung der Ukraine von Osten her außerordentlich ins Gewicht fiele, ist schon vor vierthalb Jahrhunderten aufgetaucht, nämlich als die Krimtataren dem befreundeten Khane von Astrachan zu Hilfe kommen wollten. Der hohe Schutzherr und Verbündete beider Tatarenmächte, der Macht in der Krim und der von Astrachan, der Padischah am Goldenen Horn, wollte, um die türkische Hilfe wirksamer zu gestalten, den Don, dort wo er am nächsten an das Knie der unteren Wolga heranreicht, bei Zarizyn mit dem größten Flusse Europas verknüpfen. Iwan der Schreckliche hat durch seine Eroberung Astrachans diesen Plan vereitelt. Seitdem ist er, namentlich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in verschiedenen Variationen aufgenommen, aber niemals ausgeführt worden.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschafts-Statistik von Anfang Mai bis Mitte Juni 1918.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 6½ „ | Norwegen | 4 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

### Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 30. April | 7. Mai | 15. Mai | 23. Mai | 30. Mai | 7. Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2 344 | 2 345 | 2 345 | 2 345 | 2 345 | 2 345 |
| Silberbestand | 120 | 119 | 120 | 120 | 121 | 121 |
| Wechsel | 13 887 | 13 577 | 14 546 | 14 000 | 14 543 | 14 308 |
| Lombard | 8 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 |
| Tägl. fäll. Verbindlichkeiten | 7 055 | 6 857 | 7 751 | 7 333 | 7 634 | 7 364 |
| Notenumlauf | 11 820 | 11 802 | 11 803 | 11 700 | 12 001 | 12 034 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 2. Mai | 9. Mai | 16. Mai | 23. Mai |
|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 61.36 | 61.36 | 61.70 | 62.63 |
| Wechsel | 102.86 | 96.40 | 105.52 | 97.30 |
| Guthaben Privater | 137.65 | 125.13 | 133.82 | 127.60 |
| Guthaben des Staates | 34.37 | 37.57 | 41.45 | 38.43 |
| Notenumlauf | 49.43 | 49.69 | 49.97 | 50.24 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 17.65% | 18.18% | 17.22% | 18.57% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franken.)

| | 2. Mai | 9. Mai | 16. Mai | 23. Mai | 30. Mai | 6. Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand Inland | 3 342 | 3 343 | 3 343 | 3 344 | 3 345 | 3 346 |
| Goldbestand Ausland | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 062 |
| Silberbestand | 256 | 256 | 256 | 255 | 254 | 253 |
| Wechsel | 2 411 | 2 278 | 2 181 | 2 165 | 2 399 | 2 479 |
| Guthaben des Staates | 40 | 47 | 89 | 65 | 62 | 54 |
| Privatguthaben | 3 135 | 3 061 | 3 017 | 3 167 | 3 339 | 3 610 |
| Notenumlauf | 26 733 | 27 011 | 27 004 | 27 073 | 27 306 | 28 012 |
| Staatsvorschuß | 16 150 | 16 350 | 16 450 | 16 650 | 17 000 | 17 700 |
| Vorschuß an d. Verbündeten | 3 395 | 3 400 | 3 405 | 3 410 | 3 415 | 3 420 |

**Russische Staatsbank.**

Veröffentlicht keine Ausweise mehr.

**Niederländische Bank.** (In Millionen Gulden.)

| | 6. April | 13. April | 20. April | 27. April |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 721 | 730 | 729 | 725 |
| Silberbestand | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Notenumlauf | 158 | 159 | 150 | 199 |
| Wechsel | 29 | 36 | 36 | 46 |
| Lombard | 115 | 111 | 115 | 153 |
| Giroguthaben | 62 | 73 | 72 | 41 |

**Neue belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Génér. de Belgique).** (In Millionen Franken.)

| | 2. Mai | 8. Mai | 23. Mai | 30. Mai | 6. Juni | 13. Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand u. deutsches Geld | 87 | 89 | 55 | 55 | 54 | 43 |
| Guthaben im Ausland | 718 | 718 | 832 | 832 | 832 | 898 |
| Darlehen gegen Schatzscheinen belgischer Provinzen | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland | 98 | 98 | 98 | 99 | 99 | 99 |
| Wechsel | 122 | 119 | 107 | 105 | 106 | 114 |
| Giroguthaben | 1265 | 1266 | 1310 | 1305 | 1305 | 1362 |
| Notenumlauf | 234 | 232 | 256 | 259 | 259 | 265 |

**Schweizerische Nationalbank.** (In Millionen Franken.

| | 6. April | 15. April | 25. April | 30. April |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 373 | 374 | 375 | 376 |
| Silberbestand | 55 | 55 | 56 | 55 |
| Wechsel | 316 | 256 | 247 | 289 |
| Lombard | 34 | 33 | 32 | 36 |
| Notenumlauf | 683 | 665 | 660 | 700 |
| Giroguthaben | 130 | 88 | 86 | 82 |

**Auftragsbestand des Stahltrustes** (New York)
(in 1000 t)
Ende Mai 1918 8 338 000 (i. V. 11 886 000)

**Außenhandel Englands.**

| | | |
|---|---|---|
| April 1918 | Einfuhr | £ 119 833 433 |
| | Ausfuhr | „ 40 071 046 |
| Mai 1918 | Einfuhr | £ 12 583 581 |
| | Ausfuhr | „ 44 967 221 |

## Amtliche Devisenkurse am 1. Mai und 1. Juni 1918.

### Berlin.

| | | Mai Geld | Mai Brief | Juni Geld | Juni Brief |
|---|---|---|---|---|---|
| Holland | 100 fl. | 215½ | 216 | 241½ | 242 |
| Dänemark | 100 Kr. | 152½ | 153 | 152½ | 153 |
| Schweden | 100 Kr. | 162¼ | 162¾ | 162¼ | 162¾ |
| Norwegen | 100 Kr. | 159¼ | 159¾ | 159¼ | 159¾ |
| Schweiz | 100 Fr. | 112½ | 112¾ | 112½ | 112¾ |
| Wien / Budapest | 100 K. | 66,55 | 66,65 | 66,55 | 66,65 |
| Bulgarien | 100 Leva | 79 | 79½ | 79 | 79½ |
| Konstantinopel | | 18,85 | 18,05 | 19,85 | 19,95 |
| Madrid u. Barcelona | | 103 | 104 | 103 | 104 |

### Wien.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Berlin | 150 | 150,30 | 150 | 150,30 |
| Amsterdam | 324 | 325 | 363 | 364 |
| Zürich | 167,50 | 168,50 | 169,00 | 170,00 |
| Kopenhagen | 229,50 | 230,50 | 228,50 | 230,50 |
| Stockholm | 244 | 245 | 244 | 245 |
| Kristiania | 240 | 241 | 240 | 241 |
| Konstantinopel | 28,00 | 28,75 | 29¼ | 30 |
| Marknoten | 149,90 | 150,30 | 149,90 | 150,30 |
| Rubelnoten | — | — | — | — |

### Paris.

| | |
|---|---|
| London | 27,155 |
| New York | 570,00 |
| Schweiz | 142,00 |
| Spanien | 812,00 |
| Portugal | — |
| Holland | 283,50 |
| Rußland | — |
| Dänemark | 178,00 |
| Norwegen | — |
| Schweden | 194,50 |
| Italien | 62,00 |

### Zürich.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 82,00 | 78,00 |
| Wien | 52½ | 47,80 |
| Holland | 201,75 | 200,75 |
| New York | 4,20 | 4.00 |
| London | 19,97 | 19,02 |
| Paris | 73,50 | 70,00 |
| Italien | 46,50 | 43,50 |
| Kopenhagen | 131,00 | 124,50 |
| Stockholm | 142,00 | 135,50 |
| Kristiania | 132,00 | 125,00 |
| Petersburg | 70,00 | 59,00 |
| Madrid | 116,00 | 115,00 |
| Buenos Aires | 183,00 | 183,00 |

### London.

| | | |
|---|---|---|
| Privatdiskont | 3 9/16 | 3 17/32 |
| Silber | 49¼ | 48 7/8 |
| Wechsel auf Amsterdam 3 Monate | 9,89½ | — |
| „ auf Paris 3 Monate | 27,57 | 27,56 |
| „ auf Paris kurz | 27,16 | 27,16 |
| „ auf Petersburg kurz | — | — |

### Amsterdam.

| | | |
|---|---|---|
| Wechsel auf Berlin | 40,65 | 38,85 |
| „ „ Wien | 26,00 | 23,90 |
| „ „ Schweiz | 49,55 | 49,65 |
| „ „ Kopenhagen | 65,15 | 62,00 |
| „ „ Stockholm | 70,40 | 67,50 |
| „ „ New York | — | — |
| „ „ London | 9,87 | 9,45 |
| „ „ Paris | 36,40 | 34,95 |

### Kopenhagen.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 62,60 | 63,25 |
| Amsterdam | 154,00 | 161,50 |
| London | 15,20 | 15,22 |
| Paris | 56,50 | 56,50 |

### Stockholm.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 58,00 | 57,75 |
| Amsterdam | 142,50 | 142,00 |
| Schweizer. Plätze | 70,50 | 73,75 |
| London | 14,08 | 14,00 |
| Paris | 52,00 | 51,75 |

### New York.

| | | |
|---|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | 5½ | nom. |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag. | 6 | nom. |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7275 | 4,7275 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7645 | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7187 | 5,7150 |
| Silber per Unze | 99⅝ | 92⅛ |

# Handel und Wirtschaft.

### Allgemeines.

Der sichtbare Weltvorrat an Zucker stellt sich auf 1 825 000 gegen 1 580 000 Tonnen im Vorjahr. Die Anbaufläche bleibt in diesem Jahr um etwas unter 10% gegen die letztjährige zurück. Der augenblickliche Stand der Felder wird mit seltener Übereinstimmung als günstig bezeichnet.

Über die Weltkupferproduktion in unten genannten Jahren unterrichtet nachstehende Tabelle:

| | 1913 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|
| Vereinigte Staaten | 555 990 | 881 237 | 856 570 |
| Mexiko | 58 323 | 55 128 | 43 827 |
| Canada | 34 880 | 47 985 | 50 351 |
| Australien | 47 325 | 35 000 | 38 100 |
| Peru | 25 487 | 41 625 | 45 620 |
| Chile | 39 434 | 64 636 | 75 345 |
| Japan | 73 152 | 101 467 | 124 306 |
| Rußland | 34 316 | 20 887 | 16 000 |
| Deutschland | 25 308 | 45 000 | 45 000 |
| Afrika | 22 870 | 34 572 | 37 315 |
| Spanien u. Portugal | 54 696 | 42 000 | 42 000 |
| Andere Länder | 34 197 | 36 816 | 38 622 |
| Zusammen | 1 005 978 | 1 406 353 | 1 413 056 |

## I. Europa.

**Deutschland.** Die achte Kriegsanleihe hat 14 766 Milliarden erbracht bei einer Zeichnerzahl von 6 510 278. Verglichen mit den beiden vorherigen Anleihen wurden bei den verschiedenen Zeichnungsstellen auf die 8. Anleihe gezeichnet:

(in Millionen Mark)

| | 6. Anl. | 7. Anl. | 8. Anl. |
|---|---|---|---|
| bei der Reichsbank | 625 | 752 | 811 |
| den Banken und Bankiers | 7 545 | 6 946 | 8 206 |
| den Sparkassen | 3 202 | 2 119 | 3 778 |
| den Lebensversicherungen | 387 | 383 | 415 |
| den Kreditgenossenschaften | 1 103 | 1 094 | 1 431 |
| den Postanstalten | 117 | 84 | 125 |
| | 12 979 | 12 458 | 14 766 |

Von den gezeichneten Beträgen waren jeweils an dem auf den ersten Pflichtzahlungstermin folgenden Ausweistage der Reichsbank bezahlt bei der

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Anleihe | 2 568,0 | Millionen Mark | oder 57,3% |
| 2. | „ | 6 085,0 | „ „ | „ 66,8 „ |
| 3. | „ | 8 732,5 | „ „ | „ 71,8 „ |
| 4. | „ | 8 270,5 | „ „ | „ 76,8 „ |
| 5. | „ | 8 422,7 | „ „ | „ 78,7 „ |
| 6. | „ | 10 429,5 | „ „ | „ 79,5 „ |
| 7. | „ | 10 470,0 | „ „ | „ 84,0 „ |
| 8. | „ | 13 250,0 | „ „ | „ 89,7 „ |

Die Darlehnskassen wurden bis zu diesem Tage in Anspruch genommen bei der 1. Anleihe mit 27,6%, der 2. mit 8,6%, der 3. mit 6,5%, der 4. mit 4,8%, der 5. mit 2,8%, der 6. mit 2,7%, der 7. mit 1,3%, der 8. mit nur 1,1%.

Von dem Gesamtergebnis von 14,766 Milliarden Mark entfallen auf: 5% Reichsschatzanleihestücke 10 457,4, auf Schuldbucheintragungen mit Sperre bis zum 15. April

1919 2840,2, auf 4½% Reichsschatzanweisungen 1468,6 Millionen Mark, zusammen 14766,2 Millionen Mark.

An älteren Kriegsanleihen wurden zum Umtausch in 4½% Schatzanweisungen der 8. Kriegsanleihe angemeldet: 125804600 Mark. Diese 125,8 Millionen Mark sind in der obigen Gesamtsumme nicht einbegriffen.

In den ersten 3 Monaten d. J. betrug die Nettozunahme der Spareinlagen bei den Sparkassen 2250 Millionen Mark, gegen 1060 Millionen Mark in der gleichen Zeit des Jahres 1917 und 940 Millionen Mark im ersten Quartal 1916.

Dem Reichstag ist der Entwurf eines Arbeitskammergesetzes zugegangen. Die Hauptaufgaben der Arbeitskammern stellen sich wie folgt dar:

1. Ein gedeihliches Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitern zu fördern und das gewerbliche Einigungswesen zu pflegen;
2. die Staats- und Gemeindebehörden zur Förderung des wirtschaftlichen Friedens durch tatsächliche Mitteilungen und Erstattung von Gutachten zu unterstützen. Auf Ansuchen der Staats- und Gemeindebehörden und des Kaiserlichen Statistischen Amtes haben sie bei Erhebungen über die gewerblichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der in ihnen vertretenen Gewerbezweige in ihrem Bezirke mitzuwirken sowie Gutachten zu erstatten;
3. Wünsche und Anträge, die ihre Angelegenheiten berühren, zu beraten;
4. Veranstaltungen und Maßnahmen, welche die Hebung der wirtschaftlichen Lage und der allgemeinen Wohlfahrt der Arbeiter, insbesondere auch die Pflege des jugendlichen Nachwuchses zum Zweck haben, anzuregen und auf Antrag der Vertreter der hierfür getroffenen Einrichtungen an deren Verwaltung mitzuwirken;
5. beim Abschluß von Tarifverträgen mitzuwirken;
6. soweit nicht Fachausschüsse nach dem Hausarbeitsgesetze vorhanden sind, auf Ansuchen der Staats- und Gemeindebehörden in geeigneter Weise, insbesondere durch Vernehmung beteiligter Gewerbetreibender und Hausarbeiter sowie von Auskunftspersonen die Höhe des von den Hausarbeitern tatsächlich erzielten Arbeitsverdienstes zu ermitteln, dessen Angemessenheit zu begutachten und Vorschläge für die Vereinbarung angemessener Entgelte für die Hausarbeiter zu machen;
7. nicht gewerbsmäßige Arbeitsnachweise zu fördern;
8. bei der Arbeitsbeschaffung für Kriegsbeschädigte und andere durch den Krieg in Arbeitslosigkeit geratene Personen mitzuwirken.

Für die wichtigste Gruppe der Eisenbahnunternehmungen, die des Reichs und der Bundesstaaten, sowie für die andere große Gruppe der öffentlichen Verkehrsanstalten, die Post- und Telegraphenverwaltungen, sind wegen des großen Umfanges der Betriebe, wegen ihrer Eigenart und wegen ihrer hervorragenden Bedeutung für das öffentliche Wohl im Rahmen der fachlichen Gliederung der Arbeitskammern besondere Kammern in Aussicht zu nehmen.

Im Reichswirtschaftsamt ist am 1. Mai eine Gesellschaft gegründet worden, die unter dem Namen „Ausfuhr G. m. b. H." die deutsche Ausfuhr nach der Ukraine vermitteln wird. Die Außenhandelsgesellschaft, über die vor einigen Wochen berichtet wurde, geht in die neue Gesellschaft über. Die Neubildung ist durch die wirtschaftlichen Verhandlungen in Kiew, die zu einem gewissen Abschluß gekommen sind, notwendig geworden, da die Regelung der deutschen Ausfuhr sich den Grundsätzen der ukrainischen Regierung anpassen muß, die für die wichtigsten Waren einheitliche Lieferung durch und an staatliche oder staatlich kontrollierte Stellen verlangen. Die Ausfuhr G. m. b. H. ist zur eigenen Besorgung von Ausfuhrgeschäften vermöge eines erheblichen Kapitals befähigt. Die Gründung ist durch den Zentralverband deutscher Industrieller, den Bund der Industriellen und durch den Zentralverband des deutschen Großhandels, erfolgt. Die Gesellschaft nimmt ihre Tätigkeit sofort auf, um die Ausfuhr nach der Ukraine schleunigst in Gang zu bringen.

Im Landeshause zu Berlin fand eine von der Ostland-Neudeutschen Wirtschaftsgesellschaft m. b. H. Berlin, veranstaltete Versammlung statt, in welcher die Gesellschaft ihre Pläne über den Anschluß der neuen Gebiete im Osten an die Volkswirtschaft des Deutschen Reiches entwickelte. Insbesondere wurde die Frage des Realkredits im neuen Ostland und seine Deckung mit Hilfe des gemeinnützigen deutschen Kapitals behandelt.

Die Arbeiten auf Bildung eines großen Stahlverbandes, der sowohl die A-Produkte, wie die B-Produkte umfassen soll, sind wieder aufgenommen worden. Als Grundlage ist die Rohstahlherstellung innerhalb von 12 aufeinanderfolgenden Monaten vorgesehen, die sich jedes Werk aus der Zeit vom 1. Januar 1913 bis zu Kriegsbeginn beliebig auswählen kann. Sie soll den Rahmen für die Beteiligung abgeben, und für die Unterverteilung auf die einzelnen Gruppen der Erzeugnisse soll ein gewisser Spielraum bleiben. Um die Mitte des Monats Mai soll eine Versammlung einberufen werden, in der über die weiteren Verhandlungen beraten werden wird.

Dem Reichstage sind 10 neue Steuergesetze vorgelegt worden, die jährlich rund 3200 Millionen Mark erbringen sollen.

Es handelt sich um folgende Steuern:

1. Branntweinmonopol;
2. Biersteuer;
3. Weinsteuer;
4. erhöhte Schaumweinsteuer;
5. Mineralwasser- und Limonadesteuer;
6. erhöhte Einfuhrzölle auf Kaffee, Tee, Schokolade, Kakao;
7. erhöhte Post- und Telegraphengebühren;
8. Börsen- und Stempelsteuer;
9. Umsatzsteuer;
10. Luxussteuer.

Das Inkrafttreten der meisten dieser Steuern, deren Gestalt noch nicht festliegt, ist für Oktober 1918 zu erwarten. Gegen eine Reihe dieser Steuern, so die Börsensteuer in der vorliegenden Gestalt, werden schwere Bedenken erhoben. Ein Defizit von 1200 Millionen Mark steht für das laufende Rechnungsjahr trotzdem in Aussicht, das durch eine außerordentliche Steuer zu decken wäre. Neben der Kriegsgewinnsteuer der Gesellschaften ist eine Kriegssteuer vom Einkommen vorgesehen.

**Österreich-Ungarn.** Die Staatsschuldenkontrollkommission des Reichsrates hat den Abgeordneten einen Bericht über die im April 1918 erfolgte Begebung von zwei Schuldscheinen seitens der Finanzverwaltung an die Österreichisch-Ungarische Bank über je 954 Millionen Kronen übermittelt. Damit erreichen die Anlagen Österreichs bei der Österreichisch-Ungarischen Bank 15 Milliarden Kronen. (Meldung vom 6. Mai 1918.)

Zwischen einem schwedischen Bankenkonsortium sowie der Staatenindustriekommission und dem Direktor der Österreichischen Kreditanstalt für ein österreichisches Bankkonsortium ist unter Mitwirkung eines Vertreters der österreichischen Mineralölindustrie ein neues Abkommen mit Schweden getroffen worden, wonach Österreich mit einem bestimmten Umfange die Versorgung Schwedens mit Mineralölprodukten, die insbesondere für die schwedische Fischerei unentbehrlich sind, übernimmt. Hingegen gewährt Schweden an Österreich einen Kredit gegen Schatzscheine. Die Durch-

führung des Abkommens, das bis zum 31. Oktober 1918 laufen soll, ist von der Lieferung schwedischer Produkte an Österreich-Ungarn abhängig.

In der Sitzung des Finanzausschusses vom 24. April, in welchem das Budgetprovisorium für Ungarn bis Ende Juni verhandelt und angenommen wurde, führte Finanzminister Popovič aus, daß der Notenverkehr sich nach dem Stande vom 15. April auf 20,3 Milliarden erhöht habe gegen 18,5 Milliarden bei der Verhandlung des letzten Budgetprovisoriums. Das Verkehrsgebiet der Banknoten habe sich vergrößert, so daß der Geldüberfluß trotzdem derzeit nicht so groß sei, als er war. Die gesamte Schuld vom 24. April betrage 6,2 Milliarden. Die Summe der Kriegsausgaben Ungarns wird derzeit mit monatlich 750 bis 800 Millionen beziffert, gegenüber 740 bis 760 Millionen bei der Beratung des letzten Budgetprovisoriums. Die Regierung hat für Kriegsausgaben bisher 20 870 Millionen Kronen zur Verfügung gestellt.

Ungarns Staatsschuldenanleihen betragen nominell 15,9814 Millionen, der Stand der sonstigen schwebenden Anleihen 10,8658 Milliarden Kronen, zusammen 26,8472 Milliarden Kronen.

Ungarische Exportfirmen beschlossen zwecks einer einheitlichen Abwicklung des Ausfuhrverkehrs nach der Ukraine eine ungarisch-ukrainische Exportvereinigung mit einem Kapital von 42 Millionen Kronen zu gründen, das durch nachträgliche Anmeldungen bis zum 10. Mai auf 60 Millionen Kronen erhöht werden kann.

Rußland. Die Moskauer Presse veröffentlicht ein Dekret, betreffend die Nationalisierung des Außenhandels, wonach alle Handelsbeziehungen mit dem Auslande durch staatliche Spezialagenten unter Leitung des Handelskommissariats gehen müssen.

Die Ausgaben für das erste Halbjahr werden von der russischen Regierung auf 24½ Milliarden Rubel geschätzt, deren Beschaffung der Finanzkommissar für unmöglich erklärt, da sehr bedeutende Eingänge spurlos in den Lokalsowjets verschwinden.

Frankreich. Der Nationalökonom Alfred Neumark, der bei Kriegsbeginn die Schaffung der Nationalverteidigungsbons vorschlug, tritt jetzt für eine gleichzeitige Ausgabe nationaler Kriegsscheine auf verschiedene Verfallzeiten mit entsprechender Verzinsung und mit Trefferlosen ein.

Durch ein Dekret wird die Höchstsumme der Banknoten, die die Bank von Frankreich ausgeben darf, auf 30 Milliarden Franken festgesetzt. Die bisherige Grenze betrug 27 Milliarden Franken.

Infolge der deutschen Offensive und der Beschießung von Paris stockt der Absatz von Nationalbons. Die Regierung ist daher zur stärkeren Inanspruchnahme des Zentralnoteninstitutes gezwungen. Während von Anfang 1918 bis zu Beginn der Offensive die Vorschüsse der Bank von Frankreich wöchentlich 150 Mill. Fr. betrugen, stiegen sie in der Woche vom 21. bis 28. März um 300 Mill. Fr., vom 28. März bis 4. April um 800 Mill. Fr. Später sind sie zwar wieder gesunken, aber immer noch erheblich höher als vor der Offensive. Die Golddeckung der Noten beträgt nur noch 12,8% gegen 71,4% am 30. Juli 1914. Die 3prozentige französische Rente notiert jetzt 59%.

Spanische Banken haben ein Konsortium gebildet, um Vorschüsse für Frankreich zu finanzieren. Das Kapital dieses Konsortiums beträgt 50 Millionen Pesetas, wovon die Hälfte eingezahlt ist, und zwar in spanischen bei der Bank von Spanien hinterlegten Wertpapieren. Das Konsortium akzeptiert Wechsel einer Pariser Finanzgruppe, welche diese bei der Bank von Spanien diskontieren läßt. Diese ist ihrerseits durch ein Depot spanischer Rente in Paris, sowie durch die Bürgschaft der spanischen Staatskasse gedeckt. — Spanische Rente notierte in Paris Anfang Mai 129.

England. Das Budget stellt sich wie folgt dar: Die Kredite für das laufende Jahr werden auf 2550 Millionen Pfund Sterling (51 Milliarden Mark) geschätzt. Sie stellen eine tägliche Ausgabe von 6 980 000 Pfund dar. Die Anleihen an die Alliierten werden auf 300 Millionen und die an die Dominions auf 50 Millionen geschätzt. Die Gesamtausgaben werden mit 2 972 197 000 Pfund, die Gesamteinnahmen mit 842 050 000 Pfund angesetzt.

Das gesamte Kriegssteuerergebnis am Ende des laufenden Jahres wird mit 1686 Millionen angesetzt gegen 1044 Millionen im Jahre 1917. An neuen Steuern ist folgendes vorgesehen:

Die neue Portoabgabe ist für Briefe von 1 Penny auf 1½ Pence und für Postkarten von ½ Penny auf 1 Penny erhöht worden und wird 3 400 000 Pfund einbringen. Die Erhöhung der Scheckstempel von 1 auf 2 Pence soll 750 000 Pfund in diesem Jahr einbringen. Die Einkommensteuer ist erhöht worden von 5 Schilling auf 6 Schilling für das Pfund bei Einkommen über 500 Pfund jährlich und soll 11 250 000 Pfund einbringen. Die Ergänzungssteuer ist von 3 Schilling 6 Pence auf 4 Schilling 6 Pence für das Pfund bei Einkommen über 2500 Pfund erhöht worden und soll 9 750 000 Pfund einbringen. Das neue Einkommensteuersystem für Farmer soll 2 500 000 Pfund in diesem Jahre einbringen. Die Spirituosenabgabe ist erhöht von 14 Schilling 9 Pence auf 30 Schilling für die Gallone und wird 10 500 000 Pfund in diesem Jahre bringen. Die Biersteuer ist verdoppelt worden und wird in diesem Jahre ein Erträgnis von 9 700 000 Pfund haben. Die Tabaksteuer ist von 6 Schilling 5 Pence auf 8 Schilling 2 Pence erhöht und wird dieses Jahr 7 500 000 Pfund einbringen. Die Zusatzsteuer für Zucker wird im laufenden Jahre ein Erträgnis von 12 400 000 Pfund haben. Die Luxussteuer wird auf 2 Pence für den Schilling kommen.

Die Budgetentschließungen wurden im Unterhause vorläufig angenommen.

Nach „Lloyd's List" (18. März/Material der W. Br. St.) ist die Februareinfuhr an Wolle 1918 um 50% kleiner gewesen als die im Februar 1917. In den ersten 11 Monaten des Jahres 1917 hat sich die amerikanische Zufuhr (Vereinigte Staaten), um nicht weniger als 35 Mill. Pfund verringert.

Infolge Mangels an australischen Wollen mußte eine große Anzahl englischer Wirkwarenfabriken den Betrieb vollständig einstellen.

Der Vorstand der Londoner Stock Echange fordert die Mitglieder zur Auflösung von seit Kriegsbeginn offenen spekulativen Konten auf (Auflösung des Börsenmoratoriums), welche bisher, falls inzwischen der Liquidationskurs von Ende Juli 1914 nicht erreicht wurde, bis ein Jahr nach Kriegsende gestundet werden sollten. Der Vorstand begründet seine Aufforderung mit dem stetigen Anwachsen der Verluste. Man schätzt die in Betracht kommenden Engagements auf 50 Millionen Pfund Sterling hauptsächlich in englischen Werten.

Am 19. April hat in London die erste Sitzung des englisch-belgischen Handelsausschusses stattgefunden. Gegenstand der Erörterung war: Wiederherstellung der belgischen Industrie, ihre Versorgung mit Rohmaterial, Befreiung des belgischen Handels vom deutschen Einfluß, Ein- und Ausfuhrfragen beide Länder betreffend.

Nach einer Mitteilung des niederländischen Generalkonsuls in London dürfen im Vereinigten Königreich erzeugte oder gesammelte Materiale, Holz, Stroh, rohe

Pflanzenfasern ausgenommen, in Mengen von mehr als 2 cwts. ohne Erlaubnis nicht zur Erzeugung von Papier, Karton oder ähnlichen Gütern verhandelt werden.

Lord Incheape, Präsident der P. & O., hat vor einer Versammlung von Handelsleuten, Reedern, Finanzmännern usw. eine Rede gehalten, in welcher er ausführte, daß die britische Schiffahrt mit aller Kraft sich auf die Förderung des Handelsverkehrs in Antwerpen werfen müsse. Allerdings könnten die deutschen Schiffe aus diesem Hafen nicht ganz verbannt werden; dies sei auch ein unnützes Beginnen, weil dadurch der Krieg auf wirtschaftlichem Gebiete fortgesetzt würde, was den Anschauungen einsichtsvoller Wirtschaftspolitiker widerspräche. (Handelsblad 20. April, Abd.)

**Ukraine.** Zwischen der ukrainischen Volksrepublik einerseits und Deutschland und Österreich-Ungarn andererseits ist am 23. April ein Wirtschaftsabkommen unterzeichnet worden, das aus Einzelabkommen besteht, von denen das Wichtigste sich auf die Lieferung von Getreide, Futtermitteln, Hülsenfrüchten und Sämereien bezieht. Die Aufbringung dieser Güter erfolgt durch das Staatsgetreidebureau. Von den übrigen Abkommen sind hervorzuheben diejenigen über Lieferung von Eiern, Schlachtvieh und Eisenerzen. Für den Bezug von Kartoffeln, Gemüse, Trockengemüse, Sauerkraut und Zwiebeln wurde den Mittelmächten der freie Einkauf zugestanden.

**Finnland.** Drei schwedische Banken haben der finnischen Regierung eine Anleihe von 10 Millionen Kronen gewährt.

**Holland.** Am 27. April haben die deutsch-niederländischen Verhandlungen über die Durchfuhr und über die Rheinschiffahrt zu einer grundsätzlichen Einigung über alle aufgeworfenen Fragen geführt. Auch über die Fragen der Durchfuhr und Ausfuhr von Sand und Kies, deren Menge von der niederländischen Regierung angenommen wurde, kam eine Einigung zustande. Auch über die Wiedereröffnung des Güterverkehrs auf der Bahn Roermond-Hamout wurde eine Einigung erzielt.

Über den Viehbestand werden nachstehende Angaben veröffentlicht: Während der Monate Mai—Juni 1910 waren in den Niederlanden 1 578 697 Stück Rindvieh, in den Monaten März—April 1917 1 528 819 Stück Rindvieh und in den Monaten Februar—März 1918 1 345 988 Stück Rindvieh vorhanden.

**Spanien.** Reuter meldet aus Madrid, daß die spanische Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht hat, in dem vorgesehen wird, der Notlage der Tageszeitungen durch die Gewährung von Anleihen abzuhelfen.

Zum Zwecke der Verstaatlichung der großen Eisenbahnen und zum Bau von Nebenlinien soll eine Anleihe von 2—3 Milliarden Pesetas aufgenommen werden.

**Italien.** Nach dem Ausweise der Banca d'Italia vom 20. April betrugen (alles in Millionen Lire): Barbestand 915,49, Inlandwechsel 734,13, Lombards 594,99, ausländische Wechsel 532,27, Notenumlauf 7156,79, Einlagen 874,21, Contocorrente 620,97.

**Türkei.** In bezug auf die erste innere Anleihe, für die am 2. Mai die Zeichnung begann, wurde zwischen dem türkischen Finanzministerium und der Verwaltung der osmanischen öffentlichen Schuld ein Zusatzantrag abgeschlossen, wonach im Falle, daß das Ergebnis der Zeichnung 20 Millionen türkischer Pfund übersteigen würde, sich die türkische Regierung verpflichtet, andere entsprechende Einnahmen außer dem ursprünglich auf das Zeichnungsergebnis von 20 Millionen Pfund berechneten Faustpfändern für den Zinsen- und Tilgungsdienst der inneren Anleihe zu verpfänden. Für den Fall eines Ergebnisses unter 20 Millionen ist die türkische Regierung berechtigt, einen entsprechenden Teil aus den bereits verpfändeten Einnahmen zurückzunehmen. Zur Erleichterung der Zeichnung durch kleine Sparer soll die Anleihe, und zwar mit höchstens 60% des gezeichneten Betrages beliehen werden können.

**Dänemark.** Die drei größten dänischen Schuhfabriken haben sich zu einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 27 Millionen Kronen zusammengeschlossen. Außerhalb des Ringes stehen nur eine größere und mehrere kleinere Fabriken. (Voss. Ztg. vom 6. Mai 1918.)

**Rumänien.** Die Finanzlage ist nach Auslassungen des Finanzministers Seulescu sehr schwierig. Monopolpläne sollen vorläufig ausgeschlossen sein, dagegen ist in erster Reihe die Einführung einer progressiven Vermögens- und Einkommensteuer beabsichtigt.

Die Friedensverträge nebst den wirtschaftlichen Zusatzverträgen, darunter des Petroleumabkommens, sind zustande gekommen. Das im letzteren vorgesehene Monopol tritt nach einer 3 Monate vorher abzugebenden Erklärung in Kraft.

Der Schuldendienst soll laut Zusatzvertrag (Art. 15) sofort nach der Ratifikation wieder aufgenommen werden, und zwar sollen die vor der Ratifikation fällig gewordenen Verbindlichkeiten innerhalb 3 Monaten bezahlt werden.

Zur Wiederanbahnung der Wareneinfuhr nach Rumänien hat die Militärverwaltung drei Abteilungen je für Deutschland, Österreich und Ungarn, errichtet mit der Aufgabe, den Handel zu unterstützen durch Auskünfte, Nachweis greifbarer Ware, Vermittlung von Vertretern und Ähnliches. Die volle Freiheit des Handels bleibt unbehindert.

**Schweiz.** Zum Zwecke der Finanzierung der von der Schweiz den Ententestaaten zugestandenen Vorschüsse sind Verhandlungen zwischen den Schweizer Banken über die Gründung einer Aktiengesellschaft im Gange. Man spricht von einem Kapital von mindestens 80 Millionen Fr. Der Schweizerische Bund würde davon 25 Millionen, die Banken 15 und die Industrie 40 Millionen Fr. übernehmen.

Das Handelsabkommen mit Deutschland ist Ende April abgelaufen. Der Erneuerung stellen sich noch Schwierigkeiten entgegen. Deutschland hält an einem Aufschlag von 90 Franken für die Tonne Kohle fest. Von sehr großer Tragweite sind die deutscherseits gestellten Bedingungen für die Verwendung der Kohle, danach würde die Ausfuhr der Schweiz nach Ländern, die sich mit Deutschland im Kriege befinden, sehr stark eingeschränkt.

Die Frage bezüglich des Freigeleites der schweizerischen Zufuhren hat in den Verhandlungen mit Deutschland ihre Erledigung gefunden. Es ist eine Einigung auf der Grundlage erzielt worden, daß Schiffe mit deutsch-feindlicher Flagge durch die Aufschrift „Schweiz" und die Schweizer Flagge neben der feindlichen Flagge kenntlich gemacht werden, um so innerhalb der sperrfreien Zone des freien Geleites teilhaftig zu werden. Es ist verstanden, daß die betreffenden Schiffe zunächst nur Schweizer Monopolartikel führen.

**Norwegen.** Am 30. April ist ein Abkommen mit Amerika zustande gekommen, wonach Norwegen 200 000 Tonnen Brotkorn einschließlich Reis und etwa 100 000 Tonnen Fette und Öle erhalten soll. Von dieser Menge sollen aber alle bereits im Lande befindlichen Vorräte abgezogen werden. Über Norwegens Verpflichtung wird

noch nichts mitgeteilt, es wird nur gesagt, daß die Bedingungen gegenüber den früheren Forderungen Amerikas gemildert seien.

## II. Asien.

**Japan.** Die Statistik über den Schiffsbau im Jahre 1917 weist an Neubauten 69 Schiffe über 1000 t, zusammen 299 684 t aus. Dem Wirtschaftlichen Nachrichtendienst vom 5. April 1918 zufolge hat die Nippon Yusen Kaisha ihr Kapital auf 100 Millionen Yen erhöht. Die Generalversammlung soll über die Ausgabe von 300 Millionen für den Bau von 50 neuen Schiffen mit 400 000 Br.-R.-T. entscheiden.

Auch wird der Bau sehr großer und schneller Passagierdampfer erstrebt, die nach dem Kriege den Verkehr mit Europa vermitteln sollen. Mit den genannten 50 Neubauten soll der Verkehr auf heimischen und überseeischen Linien verstärkt und neue — so Dienst nach Vancouver und Hongkong mit Australien als Ausgangspunkt, Linie nach Seattle und Tacoma über die wichtigsten ostasiatischen Häfen, sowie ein Dienst zwischen Bombay und Liverpool über Südamerika — eröffnet werden. — Die Staatssubventionen an die großen Linien sollen vorläufig bis 1919 weiter gezahlt werden.

**China.** Über die Verschiebung in der Seidenproduktion zuungunsten Chinas unterrichten nachstehende der „Far Eastern Review" entnommene Angaben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1892 produzierte | China | (für Export) | 12 | Mill. Pfund |
| | Europa | „ „ | 11 | „ „ |
| | Japan | „ „ | 6 | £ Pfund |
| 1916 | China | „ „ | 15 | „ „ |
| | Europa | „ „ | 9 | „ „ |
| | Japan | „ „ | 28½ | „ „ |

In derselben Zeit stieg die Weltproduktion von 33 auf 55 Millionen Pfund, der Bedarf der Vereinigten Staaten von 5 auf 31 Millionen Pfund. Der Mehrbedarf der Welt wurde fast ausschließlich durch Japan gedeckt, während die chinesische Ausfuhr um nur 3 Millionen Pfund zunehmen konnte. Die Ausfuhr von Schanghai betrug in Ballen zu 136 Pfund in den letzten Jahren:

| | nach Amerika | nach anderen Ländern | Total |
|---|---|---|---|
| 1908—09 . . . | 23 300 | 76 300 | 99 600 |
| 1909—10 . . . | 24 000 | 67 300 | 91 300 |
| 1910—11 . . . | 21 800 | 68 900 | 96 700 |
| 1911—12 . . . | 23 600 | 82 300 | 105 900 |
| 1912—13 . . . | 29 700 | 91 900 | 111 600 |
| 1913—14 . . . | 29 600 | 70 600 | 110 200 |
| 1914—15 . . . | 22 900 | 46 400 | 69 300 |
| 1915—16 . . . | 43 800 | 47 900 | 91 700 |
| 1916—17 . . . | 48 600 | 18 400 | 67 000 |

**Straits Settlements.** Über die Ausfuhr von Zinn macht der Indische Mercuur vom 26. April 1918 die nachstehenden Angaben:

| | |
|---|---|
| 1913 . . . | 13 171 562 £ |
| 1914 . . . | 9 983 605 „ |
| 1915 . . . | 10 686 813 „ |
| 1916 . . . | 11 392 291 „ |

**Britisch-Indien.** Über die Aussichten der Baumwollernte unterrichtet nachstehende Statistik:

| Provinzen und Staaten | Acres | Ballen von 400 lbs. | Ertrag per Acre |
|---|---|---|---|
| Bombay . . . . . | 6 670 000 | 1 241 000 | 74 |
| Zentralprovinzen u. Berar . . . . . | 4 564 000 | 591 000 | 52 |
| Madras . . . . . | 2 524 000 | 498 000 | 79 |
| Punjab . . . . . | 1 740 000 | 281 000 | 65 |
| Vereein. Provinzen . | 1 316 000 | 198 000 | 60 |
| Sind . . . . . | 220 000 | 78 000 | 142 |
| Birma . . . . . | 236 000 | 35 000 | 59 |
| Bihar und Orissa . | 67 000 | 16 000 | 95 |
| Bengalen . . . . . | 71 000 | 20 000 | 113 |
| Nordwestliche Grenzprovinzen . | 38 000 | 10 000 | 105 |
| Assam . . . . . | 32 000 | 12 000 | 150 |
| Ajmer-Merwara . . | 47 000 | 13 000 | 111 |
| Heiderabad . . . . . | 3 445 000 | 450 000 | 52 |
| Zentral-Indien . . . | 1 394 000 | 174 000 | 50 |
| Baroda . . . . . | 827 000 | 218 000 | 105 |
| Rajputana . . . . . | 427 000 | 75 000 | 80 |
| Mysore . . . . . | 150 000 | 18 000 | 28 |
| Total . . . | 23 768 000 | 3 938 000 | 66 |

Die mittlere Ernteziffer 1917/18, die auf 66 lbs. geschätzt wird, stellte sich für 1916/17 auf 85 lbs. — Die Anbaufläche ist dagegen um ungefähr 15% von 20 702 000 auf 23 768 000 Acres gestiegen.

## III. Nordamerika.

**Vereinigte Staaten.** Die Goldproduktion der Vereinigten Staaten zeigt in den letzten 3 Jahren einen starken Rückgang.

Es wurden produziert (in Unzen)

| 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| 4 887 604 | 4 479 057 | 4 085 589. |

Die Bauxitausbeute, die für die Entwicklung der Aluminiumindustrie von größter Bedeutung ist, ist seit 1915 in starker Steigerung begriffen. Die Aluminiumeinfuhr nimmt dementsprechend ab, die Ausfuhr stark zu. Für 1916 wird die Bauxitausbeute mit 425 000 t, d. h. 43% mehr als 1915 angegeben, davon verbrauchte die Aluminiumfabrikation 300 000, die chemische Industrie 80 000, andere Industrien 45 000 t. — Der Wert des aus Altmetall wiedergewonnenen Aluminiums stellte sich 1916 etwa 300% höher als 1915.

In Nebraska werden täglich 350 t Salze mit einem Gehalt von 25% wasserlöslichen Kalis gefördert.

Der Senat hat das Silbergesetz angenommen, das die Entnahme von 350 Millionen Silberdollar aus dem Staatsschatze zur Einschmelzung in Barren vorsieht, um das Metall für den ausländischen Handelsverkehr geeignet zu machen. Das Gesetz ist an das Repräsentantenhaus gegangen.

Die 3. Freiheitsanleihe wurde, nach den vorläufigen Angaben, um ungefähr 1½ Millionen Dollar überzeichnet.

Nach einer Washingtoner Meldung Reuters beziffert sich der Wert des von der amerikanischen Regierung bisher in Verwaltung genommenen feindlichen Eigentums auf 280 Millionen Dollar. — Dies ist jedoch nur ein Teil dessen, was die Regierung zu übernehmen gedenkt. Über 700 feindliche Unternehmungen stehen unter Verwaltung der Regierung, darunter 100 Fabrikbetriebe.

## IV. Südamerika.

Über die Entwicklung der südamerikanischen Petroleumindustrie macht Dansk Sjöfartstidende Angaben, denen wir folgendes entnehmen. Außer den bekannten argentinischen Quellen befinden sich in Chile bis nach Feuerland hinein bedeutende Petroleumlager, die für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von größter Bedeutung sind. Durch die Salpeterindustrie allein wurden 1907 23 549 t, 1909 rund 100 000 t, 1912 über 230 000 inländisches Petroleum verbraucht, während vor 10 Jahren noch der ganze Inlandsbedarf aus

den Vereinigten Staaten und Peru gedeckt werden mußte. — In Peru wurden 1904 46 000 t, 1913 248 000 t Petroleum gewonnen; diese Entwicklung wurde durch die Eröffnung des Panamakanals sehr unterstützt. Während in Peru die Standard Oil Comp. herrscht, sind an den chilenischen Quellen neben etwas einheimischem Kapital britisches, amerikanisches und in den südlichen Gebieten vornehmlich niederländisches Kapital beteiligt. In Brasilien sind im Staate Alagoas Petroleumquellen entdeckt worden, die nach Berichten der mit der Untersuchung betrauten Ingenieure so reich sein sollen, daß sie alle Brennstoffe für die Flotte, die Industrie und die Staatsbahnen Brasiliens liefern können.

Argentinien. Die Regierung genehmigte nicht die von den Eisenbahngesellschaften beantragte Tariferhöhung.

Brasilien. Die Baumwollernte 1917/18 wird auf 1 130 000 Ballen von 80 kg (ungefähr 90 000 t) geschätzt. Für den Inlandsbedarf werden 60 000 t gerechnet, so daß 30 000 t für die Ausfuhr freibleiben. Die Baumwollspinnerei und Weberei hat solche Fortschritte gemacht, daß eine Abhängigkeit vom Auslande nicht mehr stark empfunden wird. Die Produktion von Baumwollgeweben hatte 1915 einen Wert von 400 Mill. Frs., 1916 einen solchen von 500 Mill. Frs.

Die Entwicklung der Industrie erhellt aus nachstehenden Angaben:

| | Baumwollwebereien | mit Webstühlen | Strickmaschinen |
|---|---|---|---|
| 1905 . . . . . | 110 | 26 405 | 700 000 |
| 1915 . . . . . | 240 | 51 134 | 4 521 626 |

Die Arbeiterzahl stellte sich 1905 auf 39 159 gegen 82 257 im Jahre 1915, das Kapital belief sich in der gleichen Zeit auf 193 708 000 Pesos bzw. 402,8 Mill. Pesos; die Produktion stellte sich auf 242 bzw. 402,8 Mill. Meter Gewebe, dessen Wert für das letztgenannte Jahr mit 275,6 Mill. Pesos veranschlagt wird.

Der Außenhandel stellt sich für 1917 wie folgt: Die Einfuhr betrug 1 986 144 Tonnen mit einem Werte von 44,51 Mill. Pfd. Sterling gegenüber 2 640 900 Tonnen mit einem Werte von 40,37 Mill. Pfd. Sterling im Jahre 1916. Die Ausfuhr belief sich auf 1 960 164 Tonnen (1 841 667) mit einer Wertziffer von 59,87 Mill. Pfd. Sterl. (55,09).

Chile. Im Jahre 1917 hat sich die Bergbauindustrie kräftig entwickelt. Der Wert der Gesamtproduktion belief sich auf 491 308 714 $. 40% der Produktion entfallen auf nationale, 50% auf ausländische Unternehmungen. Davon sind 27,8% britische, 12% amerikanische und 9% deutsche Gesellschaften. Von den Salpeterunternehmungen sind 39,85% chilenische, 36,10% britische, 12,24% deutsche Firmen. Die Kupfererzeugung belief sich auf 71 288 540 kg, woran zu 50% amerikanische, zu 20% chilenische, zu 10% französische und zu 7,2% belgische Unternehmungen beteiligt waren. (Rozenraad: Die Finanzlage der Völker, Aufsatz vom 17. März, Telegraaf vm 20. April 1918, Abd.) Vgl. hierzu Notiz unter „Allgemeines".

Trotz der Vermehrung der Salpeterproduktion bis auf 3 Millionen Tonnen im abgelaufenen Jahre ist die Ausfuhr von 2,94 Millionen auf 2,75 Millionen zurückgegangen, und der sichtbare Vorrat von 870 000 auf 697 000 Tonnen. Der größte Teil der Produktion wird für Munitionszwecke verwandt, so daß für landwirtschaftliche Zwecke wenig verfügbar bleibt. (Handelsblad vom 23. März 1918, a.)

### V. Australien.

Aus nachstehender Übersicht geht die infolge Arbeitermangels und Erhöhung der Betriebsunkosten in den letzten Jahren eingetretene Verminderung der Goldproduktion (Neuseeland einbegriffen) deutlich hervor. Sie belief sich in Millionen £ auf:

| 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|---|
| 10,84 | 10,02 | 9,57 | 8,27 | 7,36 |

(Telegraaf vom 18. April 1918.)

Neuseeland gibt eine neue 4½ prozentige Kriegsanleihe in Höhe von 20 Mill. Pfd. Sterling aus. Wer nicht zeichnet, obwohl es seine Mittel erlauben, wird mit Geldstrafe in doppelter Höhe seiner Einkommensteuer und zur Übernahme von Anleihe gezwungen.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

**Neue Zufuhrbahnen zum Dortmund-Ems-Kanal.** Die Stadt Bochum, welche nicht unmittelbar an die westdeutschen Kanäle angeschlossen ist, soll eine neue Eisenbahnverbindung über Kastrop nach Mengede zum Dortmund-Ems-Kanal erhalten. Die neue Eisenbahn, die von Mengede über Brambauer nach Lünen weitergehen soll, erschließt ein fruchtbares und für die Industrie infolge reicher Kohlenlager wichtiges Landgebiet. Die in diesem Gebiet liegenden Zechen und Fabriken können in Zukunft die neue Bahnstrecke als Zufuhrbahn für die westdeutschen Kanäle benutzen. Die Baukosten der 19 km langen Bahn sind auf 5 Millionen Mark geschätzt.

(Der Rhein, 17. V. 18, S. 127.)

**Eisenbahnprojekte in Livland.** Eine durchgehende Bahnlinie Dorpat—Fellin—Pernau wird von weiten Kreisen in Livland gewünscht. Befürwortet wird ferner eine Bahn nach der Insel Ösel über Werder.

(Pernauer Zeitung.)

**Die Elektrisierung der ungarischen Bahnen.** In Friedenszeiten verbrauchen die ungarischen Bahnen die ganze heimische Kohlenproduktion, so daß der Fabrik-, Heizungs- und sonstige Kohlenbedarf aus dem Auslande gedeckt werden muß. Dem kann nur durch die Elektrisierung der Bahnen abgeholfen werden. Der Verkehr der Hauptlinien Budapest-Bruck, Marchegg, Hatvan, Szolnok und Cegléd ist so groß, daß diese Linien unbedingt elektrisiert werden müssen. Die Kohlenersparnis, die damit zu erzielen ist, wird unbedingt die Zinsen und die Amortisation der Investitionen decken. Es kommt in erster Reihe die Linie Ruttka—Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und in Verbindung mit ihr die Linie Salgotarjan—Ruttka der ungarischen Staatsbahnen in Frage.

(Die Wasserwirtschaft, Nr. 10, S. 156.)

**Die bulgarisch-rumänische Donaubrücke,** über deren Ort die Meinungen vor dem Kriege stark geteilt waren[1]), soll nun endgültig zwischen Nikopol und Rustschuk gebaut werden.

**Die Elektrisierung der Gotthardbahn,** für welche die schweizerischen Bundesbahnen 19,295 Millionen Franken für 1918 in den Voranschlag aufgenommen haben, sind

[1]) Vgl. Prof. Kassners Aufsatz: „Bulgarische Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte" im Jahrg. 1912/13, S. 24.

mit dem der beiden Werke Ritom und Amsteg 1916 in Angriff genommen worden. Die Eröffnung der Teilstrecke ist für 1920 in Aussicht genommen.

(Die Wasserwirtschaft, Nr. 10, S. 156.)

**Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen?** Die schwedische Eisenbahnverwaltung hat die Regierung ersucht, die Übernahme der privaten Eisenbahnen in Erwägung zu ziehen, da das jetzige gemischte System zu Schwierigkeiten führe, was besonders zurzeit durch den Mangel an Betriebsmaterial sehr fühlbar werde. 1917 gehörten nur 34,4% der Eisenbahnen dem Staate, gegen 64,7% i. J. 1870. (Børsen.)

**Verstaatlichung der spanischen Eisenbahnen.** Die spanische Regierung hat die Absicht, eine Anleihe von 2 bis 3 Milliarden Pesetas aufzunehmen, um die spanischen Eisenbahnen in staatlichen Besitz zu bringen und neue Zweiglinien zu bauen. Ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf soll den Cortes zugehen.

(España Economica y Financiera.)

**Eine transbalkanische Bahn Rom—Konstantinopel.** In Neapel bildete sich eine Gesellschaft „Transbalcanica Italiana", die eine Eisenbahnverbindung zwischen Rom und Konstantinopel herzustellen bezweckt. Die Linie soll über Otranto, Valona, Monastir, Saloniki, Seres, Drama, Xanthi, Dimotica nach Konstantinopel führen. Neu zu bauen wäre die Strecke von Valona nach Monastir. Die Verbindung von Otranto nach Valona soll durch große Dampffähren aufrecht erhalten werden. Man erhofft in Italien von dieser Linie eine Stärkung des italienischen Einflusses in Albanien und auf der Balkanhalbinsel überhaupt. (Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 29. V. 18, S. 435.) — Das Unternehmen wird den Titel „Transbalcanica Italiana" führen.

(Geografisk Tidskrift, V. 1918, S. 186.)

**Eisenbahnbauten in Rußland.** Im Rate der Volkswirtschaft wurde ein Programm zum staatlichen Bau von Eisenbahnen in den nächsten drei Jahren ausgearbeitet, und zwar in einer allgemeinen Ausdehnung von 8500 Werst; die bereits begonnenen sollen in einer Gesamtausdehnung von 9000 Werst fortgesetzt werden. Zur Ausführung werden 434 Millionen Rubel verlangt und voraussichtlich 350 000 Arbeiter erforderlich sein. Zu dem beabsichtigten Bau neuer Linien gehören unter anderen die Strecken Moskau—Donezbecken, Saratow—Asowsches Meer, Charkow—Pensa—Insa, Jermolino—Nishny Nowgorod, Orenburg—Ufa und andere. Dieses Programm des „Rats für Volkswirtschaft" wurde in der letzten Sitzung der Eisenbahnkommission der „Vereinigten Industrie-Organisation" besprochen und genehmigt. Es wurde festgestellt, daß es möglich sein werde, zum Bau dieser Eisenbahnen in nächster Zukunft eine besondere Anleihe auf dem inneren Geldmarkte in nächster Zukunft abzuschließen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 29. V. 18, S. 435.)

### Asien.

**Die persische Westostbahn Täbris—Mesched** dürfte als strategische Maßnahme gegen die englischen Absichten auf Persien fortan von Deutschland besonders gefördert werden müssen. Die Verbindung zwischen dem strategischen Dreieck Täbris—Hamadan—Teheran mit Mesched, der Hauptstadt des reichen Chorassan, würde noch wertvoller werden, wenn zu der schon bestehenden Verbindung Täbris—Djulfa—Tiflis weitere Schienenwege nach der Türkei und dem ehemaligen Zarenreich hinüberführten. Unter diesen würde die größte Bedeutung haben die kurze Strecke Aschabad—Mesched (etwa 150 km), denn sie gäbe die Möglichkeit, den Bau der Bahn zugleich von Osten her in Angriff zu nehmen (vorausgesetzt, daß Baumaterialien aus Rußland und weiterher durch Rußland herangeschafft werden können). Die Verbindung mit der Türkei hätte neben dem bekannten Wege Täbris—Bajezid—Trapezunt bzw. Batum auch an eine Seeverbindung zu denken: „es wäre eine regelmäßige Linie zu schaffen zwischen Asterabad und einem Hafen an der Westküste des Kaspi, der im Bereiche des türkisch-persischen Interessengebietes liegt. (Der neue Orient, Bd. III, S. 67.)

### Amerika.

**Neue Bahnverbindung mit der Küste im brasilianischen Staate Sao Paulo.** In Sao Paulo stellt gegenwärtig die Bahnlinie von Santos nach Sao Paulo und Campinas mit ihren vielen Abzweigungen die einzige Schienenverbindung zwischen der Küste und dem Landesinnern dar. Diese zweigleisige Bahn von 1,6 m Spur überwindet den Höhenunterschied von 800 m zwischen der Küste und der Hochebene von Sao Paulo mittels einer 10 km langen Kabelbahn, die in fünf Abschnitte von je 2 km Länge und 80 ‰ Steigung eingeteilt ist. Eine bessere Verbindung zwischen Küste und Landesinnerm ist nun in einem Prospekt vorgesehen, das unter gleichzeitigem Ausbau des für tiefgehende Schiffe besser als jener von Santos geeigneten Hafens von San Sebastian (100 km n.-ö. Santos) eine Bahnverbindung San Sebastian—Campinas—Porto Alegre von rund 550 km Länge schaffen will. Der Höhenunterschied der Sierra do Mar würde dabei mittels einer 30 km langen Strecke mit großer Steigerung überwunden. Die Kosten der neuen Bahnlinie sind auf 470 000 Fr. für das Kilometer, jene des neuen Hafens auf 19 Millionen Franken veranschlagt.

(Engineering News Record.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

### Europa.

**Das Projekt des mittelschottischen Schiffahrtskanals,** der Seeschiffen eine Durchfahrt durch Schottland vom Firth of Forth zum Firth of Clyde gewähren soll, gewinnt in England im Zusammenhang mit den Kriegsereignissen und der U-Boot-Gefahr steigende Beachtung. Die alte Durchfahrt des kaledonischen Kanals (Moray Firth—Firth of Loon) ist seit vielen Jahrzehnten veraltet, so daß der übrigens bereits 200 Jahre alte Plan des mittelschottischen Kanals schon vor dem Kriege lebhaft erörtert wurde[1]). — Geplant wird jetzt ein 100 Fuß breiter und 40 Fuß tiefer Kanal von 47¾ miles Länge, von denen 29 künstlich herzustellen sind. Der Wasserweg soll am Firth of Forth südlich Kilsyth beginnen, den Loch Lomond schneiden und nördlich von Kirkintilloch und Clydebank enden. Die Schleusen sollen eine lichte Weite von 90 ft., eine Wassertiefe von 40 ft. und eine Länge von 600 ft. zwischen den inneren, von 740 ft. zwischen den äußeren Schleusentoren erhalten. Die Kosten des Kanals werden auf 31 930 206 £ veranschlagt.

(„Mid Scotland Ship Canals" im „Engineer" vom 21. und 28. XII. 17, 8. II. 18.)

**Neue Dampferlinien zwischen Dänemark und der Levante.** Dänische Kapitalisten wollen zusammen mit dem griechischen Schiffsreeder Nitsopulos ein kombiniertes Bank- und Reedereiunternehmen ins Leben rufen. Es sollen 6 Schiffe in unmittelbarer Fahrt zwischen Griechenland, dem Orient und Skandinavien verkehren. Das Aktienkapital ist auf 25 Millionen Kronen festgesetzt. Die

---

[1]) Vgl. Marquis of Graham: „The proposed Midland Scotland Canal: a criticism" in „Nineteenth century and after", 1910, S. 146 und „Mouvement géographique" vom 18. Mai 1913. — Anm. d. Schriftl.

neue Gesellschaft will versuchen, die Handelsbeziehungen zwischen dem Orient und Dänemark zu fördern und eine regelmäßige Ausfuhr von dänischer Butter nach Griechenland in die Wege zu leiten.
(Norges Handels- och Sjöfartstidning.)

### Asien.

Die Einwirkung des Krieges auf den Schiffsverkehr Niederld.-Indiens. Der Rückgang des Seeverkehrs zwischen Holland und seiner Kolonie ist seit den letzten 2 Jahren sehr bedeutend gewesen. Während noch 1916 91 Dampfer von Indien nach Holland abgingen, fuhren im folgenden Jahr nur 10 ab. Dafür ist die Verbindung Javas mit Nordamerika stark im Steigen begriffen, da nach Einstellung des Verkehrs durch den Suezkanal der größte Teil der Reisenden- und Güterbeförderung von Java nach Holland über amerikanische Häfen geleitet wird. Beteiligt sind an dieser Verbindung die neue „Java—New York-Lijn" mit 21 Schiffen, die „Java-Pacific-Lijn" und der „Java-Pacific-Maildienst". — Ferner werden neue Dampferverbindungen zwischen Niederld.-Indien und Indochina geplant, deren Rentabilitätsaussichten aber wenig günstig erscheinen.
(Der neue Orient, Bd. III, S. 98.)

**Eine staatliche siamesische Dampferlinie nach China.** Eine neugegründete Schiffahrtsgesellschaft übernimmt die beschlagnahmten, vom siamesischen Prisengericht als gute Prise erklärten deutschen Schiffe. Die siamesische Regierung besitzt bereits 27 Schiffe, die im Stillen Ozean den Verkehr zwischen heimischen und chinesischen Häfen vermitteln. (Shipping, 27. IV. 18.)

### Afrika.

**Der Verkehrsrückgang im Suezkanal 1917.** Im Jahre 1917 wurde der Suezkanal von 2353 Schiffen mit 8 368 918 Nettotonnen durchfahren. Der Sonderverkehr von Regierungs- und Frachtschiffen, deren Abgaben die Regierungen zahlten, belief sich auf 1402 Durchfahrten oder 4 607 279 t, was mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs (55,05 v. H.) bedeutet, während 1916 diese Zahl nur 29,97 Prozent (3,69 Mill. t) ausmachte. (Financial News, 28. V. 18.) — Es verkehrten 1917 im Kanal insgesamt nur 1211 Handelsdampfer mit 3 748 736 Netto-Reg.To. (während die Kanalverwaltung die Durchfahrtskosten für 4 634 917 t berechnete), davon 526 Dampfer von Norden und 685 von Süden, darunter 668 Dampfer britischer Nationalität. (Egyptian Gazette, 5. V. 18.) — Die Gesamteinnahme 1917 betrug 72 Millionen Frs., das ist eine Abnahme von 17 Millionen Frs. gegenüber 1916. Die Gesamtausgaben betrugen 37 Millionen Frs., übertrafen mithin die des Vorjahres um 3½ Millionen Frs. — Der Durchschnittstonnengehalt der den Kanal durchfahrenden Schiffe betrug 3557. 1917 erschien nur ein einziges Schiff mit dem höchsten zulässigen Tiefgang von 9,14 m. 1913 machten die Schiffe mit einem Tiefgang von über 8,23 m 5 v. H. der gesamten Schiffahrt aus, 1917 nur noch 1,6 v. H. Während die Durchfahrtszeit vor Kriegsausbruch nur selten mehr als 16 Stunden betrug, hat sie 1917 18 Stunden 10 Minuten betragen, 1916 sogar 19 Stunden 12 Minuten. — Die gewaltige Verkehrseinbuße der Suez-Kauffahrteischiffahrt wird noch besser durch nachstehende Tabelle veranschaulicht. Es verkehrten im Kanal:

| Jahr | Gesamtzahl aller Handelsschiffe | Netto-Reg.-T. | Englische Schiffe | Netto-Reg.-T. |
|---|---|---|---|---|
| 1912 | 5373 | 20 275 122 | 3335 | 12 847 621 |
| 1913 | 4967 | 19 753 040 | 2951 | 12 052 484 |
| 1914 | 4301 | 17 190 308 | 3078 | 12 910 278 |
| 1915 | 3127 | 12 185 544 | 2736 | 11 656 038 |
| 1916 | 2422 | 8 964 313 | 1661 | 6 606 893 |
| 1917 | 1211 | 3 748 736 | 668 | ? |

(Lloyds List, 4. VI. 18.)

### Amerika.

**Vergrößerung des zulässigen Tiefgangs im Panamakanal.** Da die Gefahr größerer Erdbewegungen im Kanal geringer geworden zu sein scheint, sollen demnächst Schiffe bis zu 11,58 m Tiefgang zur Durchfahrt zugelassen werden, nachdem bisher der höchste Tiefgang 10,67 m betrug. (Lloyds List, 1. III. 18.)

**Ein großes Trockendock in Boston** von 364 m Länge und 45½ m Breite ist geplant. Das Dock kann in zwei Kammern von 202 und 158 m Länge unterteilt werden. Es vermag die größten Schiffe aufzunehmen, denn der Boden befindet sich 11,6 m unter mittl. Niedrigwasserspiegel. Das Dock kann in 2 Stunden leergepumpt werden.
(Schweiz. Bauzeitung, 4. V. 18.)

**Geplante Freihäfen in den Vereinigten Staaten.** Da Handel und Industrie der Vereinigten Staaten in früheren Jahren vollauf mit der Entwicklung des eigenen Landes zu tun hatten, so daß die Ausfuhr und die Fabrikation für die Ausfuhr eine weniger wichtige Rolle spielten, hatte die Errichtung von Freihäfen für die Vereinigten Staaten nicht die Bedeutung wie für andere Länder, die in höherem Maße auf den Außenhandel angewiesen waren. Bei dem gewaltigen Aufschwung von Industrie und Handel während des Krieges ist es indessen nur natürlich, daß die Freihafenfrage jetzt auch in den Vereinigten Staaten aktuell geworden ist, zumal da Amerika bestrebt ist, die Stellung als führendes Handelsland der Welt, die es während des Krieges erlangt hat, nach dem Kriege beizubehalten. Daher kommt es, daß führende amerikanische Handelsblätter sehr für die Errichtung von Freihäfen eintreten und auf die vielen Vorteile hinweisen, welche Handel und Industrie in Amerika erzielen können durch Errichtung von Freihäfen mit großen Lagerplätzen und Fabrikanlagen zur Verarbeitung ausländischer Rohstoffe oder von Fabrikaten, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind. Es heißt, daß in der jetzigen Sitzung des Kongresses ein Gesetzentwurf zur Errichtung von Freihäfen in Boston, New York, Philadelphia, Newport News, New Orleans, Galveston, San Franzisko und Seattle eingebracht werden wird.
(Konsul Böggild-New York in den Mitteilungen des dänischen Ministeriums des Äußern.)

**Überführung von Dampfern aus den Großen Seen nach dem Atlantischen Ozean.** 130 Dampfer sollen so schnell wie möglich von den Großen Seen nach dem Atlantischen Ozean gebracht werden; davon etwa 100 nach Norfolk, Va., um Neuenglands Kohlennot zu beheben. Die übrigen sollen in den transatlantischen Dienst gestellt werden. (Wallstreet Journal, 29. IV. 18.)

**Ausbau des brasilianischen Hafens Ubatuba.** Der Companhia do Porto e da Estrada de Ferro Nordeste de São Paulo wurde durch ein Regierungsdekret der Ausbau und der Betrieb des Hafens Ubatuba übertragen.
(Diario Official, 11. XII. 17.)

## b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Eintreten der sächsischen Regierung für den Kanal Leipzig—Elbe[1]).** Die zweite sächsische Kammer sprach sich für die Erbauung des Kanals Leipzig—Halle aus. Der Finanzminister betonte, die Regierung betrachte diese Verbindung mit der Elbe als ebenso dringlich wie den Mittellandkanal; sie werde die Vorarbeiten sofort nach dem Kriege beginnen und mit Preußen die notwendigen Verhandlungen führen.

[1]) Vgl den Aufsatz von Dr. Ritter: „Die Leipziger Kanalprojekte" im Januarheft 1914, S. 371.

**Der Verkehr im Teltow-Kanal während des Krieges** hat im großen und ganzen eine nicht ungünstige Entwicklung genommen. 1916 waren bereits 83 Prozent des bisher überhaupt verkehrsreichsten Friedensjahres wieder erreicht: 1 277 000 t. Demgegenüber schließt das Jahr 1917 mit rund 1 129 000 t ab. Das entspricht etwa dem Verkehr der Jahre 1909 und 1910. Daß zu diesem weniger günstigen Ergebnis die gerade in diesem Jahre als Folge des Krieges besonders stark sich fühlbar machende Erschwerung in der Förderung und Heranschaffung der Güter nach den Wasserstraßen, namentlich der Kohlen, sehr wesentlich beigetragen hat, liegt auf der Hand. Allerdings haben auch langandauernder Frost im Anfang des Jahres und die während fast des ganzen Sommers auf den benachbarten großen Wasserstraßen, in erster Linie auf der Oder, herrschenden außergewöhnlich niedrigen Wasserstände erheblich mitgewirkt.

(Die Wasserwirtschaft, Nr. 9, S. 148.)

**Beginn der Weichselregulierung in Polen.** Von großer Bedeutung ist die Bewilligung von 3 Millionen Mark für den Beginn der Weichselregulierung von Warschau bis Modlin und von Wloclawec bis zur preußischen Grenze. Das Geld wird aus der polnischen Landeskasse hergegeben. Pläne für die Regulierung sind zum größten Teil schon von den deutschen Behörden ausgearbeitet worden. Die jetzt in Aussicht genommenen Arbeiten stellen noch nicht die große Weichselregulierung dar, die für Polens Wirtschaftsleben von ausschlaggebender Bedeutung sein wird. Man führt vielmehr zunächst nur die dringendsten Arbeiten zur Festlegung der Ufer und zur Gewinnung einer notdürftigen Fahrrinne aus. An diese ersten Arbeiten wird sich dann aber voraussichtlich die große Weichselregulierung anschließen.

(Die Wasserwirtschaft, Nr. 9, S. 143.)

**Der Umbau des Götakanals.** Die Pläne einer Erweiterung für Binnenschiffe von etwa 1000 t Tragfähigkeit sind fertig. Mit der Erweiterung will man ihm auch eine andere Mündung in die Ostsee unter Beibehaltung der bisherigen geben. Es entsteht daher der Plan, einen Seitenkanal vom See Roxen nordwärts zum Glan-See und von diesem zur See bei Norrköping zu bauen. Norrköping liegt wenig nördlich von Söderköping, wie dieses an einem tief eingeschnittenen Fjord. Der neue Seitenkanal nach Norrköping würde nur etwa 25 km lang sein. Norrköping, eine der größten Industriestädte Schwedens, wird den Kanalverkehr ganz anders ausnützen und befruchten können als die Mündung bei Söderköping, einer kleinen Provinzstadt. Vom Glan-See soll noch durch Regelung einer kurzen Flußstrecke eine Wasserstraße nach Finspong, dem Sitz einer bedeutenden Eisenindustrie, geschaffen werden. Norrköpings Seeverkehr würde nach Ausführung dieser Kanalpläne einen großen Aufschwung nehmen.

(Dr. H. Steinert i. d. „Wasserwirtschaft", Nr. 9, S. 147.)

**Der Mailänder Großschiffahrtsweg,** von dem wir mehrfach berichteten[1]), dürfte binnen Jahresfrist in Teilstrecken zur Benutzung für 600 t-Schiffe fertiggestellt sein, zusammen mit dem Kanal Monfalcone—Venedig. Der neue Schiffahrtweg wird sich, von Venedig ausgehend, aus fünf verschiedenen Abschnitten zusammensetzen. Der erste Abschnitt, zwischen Venedig und Brandolo, wird aus den bereits vorhandenen Kanälen bestehen, die als Teil des venezianischen Hafens Domänenbesitz sind. Der zweite Abschnitt wird Brondolo mit dem Po durch die Cavanellaeinsenkung verbinden, die Brenta und die Etsch queren und eine Länge von 25 km haben. Den dritten Teil des Schiffahrtweges bildet der Po bis zum Einfluß der Adda in einer Länge von 274 km. Der vierte Abschnitt wird durch die Adda bis Pizzighettone gebildet, wo der fünfte Abschnitt mit einem neu zu errichtenden Kanal bis Mailand beginnt. Die Gesamtlänge des Schiffahrtweges wird 480 km betragen und seine Herstellung ungefähr 50 Mill. L. kosten. Dieser Schiffahrtweg wird bedeutende Ersparnisse im Transportwesen bringen. Bei Waren schweren Gewichtes, die befördert werden können, dürfte sich ein Transportsatz von 4,60 bis 5,50 L. für die Tonne ergeben. — Auch die Vorstudien zur Verbindung Mailands mit den oberitalienischen Seen durch Wasserweg werden eifrig fortgesetzt, und es dürfte der Zeitpunkt nicht mehr allzu sehr entfernt sein, wo die lombardische Hauptstadt einen billigen Handelsweg mit der Schweiz erhält. (Agenzia Nazionale della Stampa.)

[1]) Vgl. Jahrg. 1913/14, S. 181 und 419.

**Rückgang des russischen Wasserstraßenverkehrs.** Obgleich das Eisenbahnwesen in Rußland vollständig zusammengebrochen ist und man eine Organisation der Binnenschiffahrt durchgeführt hatte, um wenigstens zu Wasser den Verkehr aufrecht erhalten zu können, betrug die Getreidebeförderung auf der Wolga, Kama und Oka 1917 nur 63,45 Mill. Pud gegen 152,81 Mill. 1916. Der Rückgang erklärt sich zum großen Teil daraus, daß viele Kahnschiffer ihre Fahrzeuge im Stich gelassen haben, so daß diese untergegangen sind und für den Verkehr nicht mehr in Frage kamen.

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Ein Luftpostverkehr Norwegen—Schottland** wird zwischen Stavanger und Aberdeen als Privatunternehmen geplant. (Exchange, 14. V. 18.)

**Ein Luftpostverkehr Holland—England** ist in Vorbereitung. Die holländische Handelskammer ist dieserhalb bei der General-Postdirektion vorstellig geworden. Es sollen täglich zwei Luftreisen zurückgelegt werden. Der Flug Haag—London wird 1 Stunde 40 Minuten beanspruchen. (Excelsior, 26. V. 18.)

**Ein Luftpostverkehr London—Paris** wird geplant. Bei einem Probeflug wurde die Strecke in 3 Stunden 10 Minuten zurückgelegt. (Basler Nachr., 29. V. 18.)

**Ein Luftpostverkehr Marseille—Corsika** ist am 1. Juni in Betrieb genommen worden. (Auto, 1. VI. 18.)

### Afrika.

**Luftpost in der Sahara.** Der „Figaro" hat auf dem Luftwege einen Brief erhalten, der in In-Salah aufgegeben war, etwa in der Mitte zwischen dem Niger und dem Mittelmeer gelegen. Von In-Salah wurde der Brief bis Biskra im Flugzeug befördert, von dort ging er auf dem gewöhnlichen Wege nach Paris weiter. Bisher dauerte der Kurierverkehr von In-Salah nach Biskra 13 Tage. Die Luftpost braucht 3 Tage; dabei war die Reise in drei Etappen eingeteilt. Am ersten Tage wurde die 360 km lange Strecke In-Salah—Hassi-Inifel zurückgelegt, am zweiten Tage die 340 km lange Strecke Hassi-Inifel—Quargla, am dritten die 387 km lange Strecke von Quargla nach Biskra.

(Automobilwelt-Flugwelt, 2. VI. 18, S. 2.)

## IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Das Wachsen der Leistungsfähigkeit des Nauener Funkenturms.** Der Nauener Turm wurde 1906 zu Versuchszwecken in Betrieb genommen. Die Stationsgröße betrug zunächst nur 35 PS., die Reichweite 300 km. Vor dem Kriege war die Stationsgröße nach dem Bau von 4

je 150 m hohen Hilfstürmen auf 100 PS. gestiegen, 1917 aber betrug sie bereits 1000 PS. Die Anlage besteht zurzeit aus 2 Haupttürmen von je 256 und 7 Nebentürmen von je 150 m Höhe. Die zuverlässige Reichweite beträgt schon über 10 000 km. 1915 wurden von Nauen 1,33 Mill. Worte gefunkt, 1916 2,58 Mill. und 1917 nur in den ersten 9 Monaten schon 3,68 Millionen.

(Journal télégraphique, 25. IV. 18.)

**Schwedisches Staatsmonopol für drahtlose Telegraphie.** Die Telegraphendirektion ist bei der Regierung um eine wesentliche Umänderung des schwedischen Radiotelegraphensystems eingekommen. Die schwedischen Reeder hätten sich, um sich Radiotelegraphenstationen für ihre Schiffe zu verschaffen, bisher an die internationale Aktiengesellschaft Société Anonyme de télégraphie sans fil in Brüssel wenden müssen; diese Gesellschaft sei Inhaber des Ausübungsrechts für Funkentelegraphie und -telephon in Schweden, sowohl nach Marconis wie nach dem Telefunken-Patent. Die Unzuträglichkeit, daß das Radioverkehrsgeschäft schwedischer Fahrzeuge in den Händen einer ausländischen Gesellschaft liege und von ihr kontrolliert werden könne, sei offensichtlich und spräche deutlich dafür, dieses Geschäft ganz in schwedische Hände übergehen zu lassen. Da Schwedens Verkehrswesen zum großen Teil in den Händen des Staates liege, erscheine es angebracht, daß die Telegraphendirektion die Vermietung der Radiostationen an die schwedischen Handelsfahrzeuge selbst übernähme. Zu diesem Zwecke habe die schwedische Telegraphendirektion mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft A. E.-G. in Stockholm, dem Bevollmächtigten und Lizenzinhaber der obengenannten ausländischen Aktiengesellschaft, ein Abkommen getroffen, wonach sie 0,5-kw-Radiotelegraphenstationen nach dem Telefunkensystem auf Rechnung des Telegraphenwerkes liefern solle. Diese Stationen würden für kleine Fahrzeuge und besonders für schwedische Küstenfahrten und Ostseefahrten nutzbar gemacht werden. Die Telegraphendirektion habe ferner die Absicht, sobald sie die Einzelheiten über die Konstruktion und die Ausrüstung der Stationen kenne und diese geliefert werden könnten, die schwedischen Reedereien und Fahrzeugbesitzer zu einem Abonnement auf diese Stationen, das in ähnlicher Weise gehandelt werden solle wie das Telephonabonnement, aufzufordern. (Stockholms Dagblad.)

### Amerika.

**Funkentelegraphischer Verkehr Argentinien—Deutschland.** Die argentinische Regierung hat den Siemens-Schuckert-Werken die Konzession zur Errichtung einer Großstation erteilt, die direkt mit Nauen über 13 000 km Luftlinie hinweg Nachrichten austauschen soll.

(Journal télégraphique, 25. IV. 18, S. 63.)

**Eine direkte funkentelegraphische Verbindung Vereinigte Staaten—Italien** besteht zwischen der Marinestation in Arlington und Rom.

(Telegraph and Telephone Age, 16. II. 18.)

**Eine direkte funkentelegraphische Verbindung Vereinigte Staaten—China** besteht zwischen San Diego (Cal.) und Peking über 12 100 km Entfernung und wird von der amerikanischen Gesandtschaft in China täglich benutzt.

(Daily Mail.)

# Literatur-Umschau.

**Die Wirtschaftsaussichten in Transkaukasien** erörtert Dr. Wilhelm Knorr in der „Deutschen Levante-Zeitung“[1]):

„. . . Der soeben auch von der Türkei angenommene Friede mit Rußland hat dort eine Lage geschaffen, die richtig ausgenutzt für die deutsche Volkswirtschaft von unabsehbaren Zukunftsmöglichkeiten werden kann. Die Russen haben die Räumung der Bezirke von Batum, Kars und Ardaghan zugestanden und sich damit auf die türkische Grenze, wie sie vor 1878 war, wieder zurückgezogen. Die Bedeutung dieser Bezirke und ihrer Umgebung, des transkaukasischen Grenzlandes, in dem Rußland, die Türkei und Persien zusammenstoßen, ist der deutschen Öffentlichkeit kaum bekannt.

. . . Und doch sind die Länder von unschätzbarem Werte für die wirtschaftlichen Bedürfnisse Europas, und nicht ganz mit Unrecht ist das Wort geprägt, wer den Kaukasus besitzt, regiert die Welt.

An der südlichen Abdachung des Westkaukasus in den Küstenstrecken am Schwarzen Meere herrscht ein subtropisches Klima, das den Anbau von Mais, Tee, Wein, Obst, Orangen, Zitronen, Oliven, Mandarinen und Tabak, ja auch Baumwolle, Zuckerrohrkultur und die Seidenraupenzucht gestattet. Östlich davon, im Riontale, blüht der Getreide-, Wein- und Obstbau, und im Tale der ins Kaspische Meer sich ergießenden Kura kann ergiebiger Baumwollenbau getrieben werden. Daneben finden sich viele wertvolle Hölzer und Wildpflanzen. Die Viehzucht und ihre Produkte sind von erheblichem Werte. Wo aber der Boden und das Klima sich der Kultur widersetzt, da bietet der Mineralreichtum, besonders unversiegbare Naphthaquellen reichsten Ersatz; Kupfererze von höchstem Gehalt, reiche Manganerzlager, die ein Drittel der Weltproduktion liefern, auch Zink, Wolfram, Kohlen und andere wertvolle mineralische Produkte liefert Kaukasien. . . .

Deutscher Forschergeist und deutsches Kapital sind mit den deutschen Handels- und Industriepionieren in diesen herrlichen Küstenstrich des Schwarzen Meeres von Poti bis Samsun und in sein Hinterland eingezogen und haben nicht zum wenigsten zur Entwicklung des Landes beigetragen.

Der Mittelpunkt aller wirtschaftlichen Tätigkeit an diesem reichen Küstengebiet ist Batum, besonders weil es den besten und tiefsten Hafen an der ganzen Ost- und Südostküste des Schwarzen Meeres hat. Batum ist der Hafen für etwa 40 Millionen Menschen. Er ist Seeschiffen jeder Größe zugänglich, sah schon Dampfer von 15 000 Tons, und allein 122 bis 125 deutsche Dampfer jährlich liefen Batum in den letzten Jahren vor dem Kriege an. Neben Poti ist Batum sodann auch der einzige Ort an dieser Küste, der durch eine Eisenbahn mit dem Hinterlande verbunden ist, jene Bahn, die über Samtredi nach Tiflis und weiter nach Baku am Kaspischen Meere führt, und auf der die unermeßlichen Werte des reichen Landes nach Batum zu rollten. Daneben ist Batum noch durch eine 8zöllige Rohrleitung von 842 Werst Länge mit dem Naphthagebiet von Baku verbunden, durch die in einer Stunde 24 000 Pud = 400 Tons Naphtha in die Tankschiffe im Hafen von Batum gepumpt werden können. Einen Begriff von der Entwicklung Batums geben folgende Zahlen. Es wurden über Batum verladen:

| | | |
|---|---|---|
| 1906 | . . . 47 852 000 | Pud Waren, |
| 1907 | . . . 54 600 000 | „ „ |
| 1908 | . . . 57 387 000 | „ „ |
| 1909 | . . . 58 407 000 | „ „ |
| 1910 | . . . 61 500 000 | „ „ . |

[1]) Nr. 11 vom 1. Juni 1918, S. 306: „Transkaukasien, unsere Zukunft im Orient“.

Und das, trotzdem Rußland alles tat, was in seiner Macht lag, um Handel und Verkehr, besonders den Durchfuhrhandel, rücksichtslos für seine Zwecke auszubeuten. So z. B. kostete der Transport einer Tonne Mangan von Tschiatura nach Poti, etwa 100 km, mehr als der Transport dieser gleichen Ware von Kalkutta nach London!

. . . Vor allem wichtig aber für die zukünftige Entwicklung des transkaukasischen Grenzlandes ist es, daß nicht mehr das ländergierige Moskowitertum dort an der türkischen Grenze zum Sprunge bereit lauert, sondern daß sich dort im Süden Rußlands eine unabhängige Kaukasische Republik gebildet hat, an deren Spitze dem Vernehmen nach der frühere Advokat in Batum, Tscheidse, steht. Diese Republik wird sich an das unabhängige Dongebiet anlehnen und mit ihrem natürlichen Reichtum an Bodenschätzen und Naturerzeugnissen werden diese Gebiete sehr wohl imstande sein, sich unabhängig von den ihnen fremden Großrussen zu entwickeln.

Der natürliche Reichtum des russischen Kaukasusgebietes sowohl als auch die Verkehrsverhältnisse in dem von hohen Gebirgsmassen durchzogenen Transkaukasien, wie sie heute sind und noch eine Reihe von Jahren sein werden, lassen es für jeden, der sich an der Entwicklung des Landes beteiligen will, wünschenswert und notwendig erscheinen, sich der Freundschaft der kaukasischen Republik zu sichern. Zwischen der Schwarzen Meerküste nämlich und dem Hinterlande lagern sich massig unwegsame Gebirgsketten, die Ausläufer des Pontischen Gebirges und der Halys-Berglandschaften. Diese ungünstigen geographischen Verhältnisse und der politische Druck des alten Rußlands haben die Verkehrsentwicklung dieser Länder völlig verhindert. Der einzige Schienenstrang, der die Küste mit dem Hinterland verbindet, ist der von Batum und Poti über Tiflis nach Baku, der von Tiflis einen Zweig nach Alexandropol und von dort einerseits nach Dschulfa auf dem Wege nach Täbris, anderseits nach Kars entsendet. Ein ausgezeichneter Kenner des Landes berichtet, daß die Russen während des Krieges die Bahn von Kars bis Sarikamisch und von dort bis Olty gebaut haben, daß sie ferner von der Strecke Wologda—Archangels Eisenbahnmaterial hierher geschafft und damit eine Schmalspurbahn doppelgleisig von Olti nach Erserum ja bis Ersignan fertiggestellt haben. Bis man also durch die Pontischen Randgebirge hindurch Schienenstränge bis ans Meer bauen kann — die erste Bahn wird die von den Russen schon projektierte Strecke Batum, durch das Tschorchtal über Bortschcha, Ardaghan nach Kars sein — bleibt der Verkehr von den südrussischen Bahnen abhängig. . . .

Die Kaukasier, die schon vor dem Kriege deutsche Arbeit und deutsche Wissenschaft mit tiefer Bewunderung verehrten, werden willig der deutschen Kultur das Land öffnen, und vor allem werden die lange gequälten, jetzt befreiten zahlreichen und blühenden deutschen Niederlassungen, deren Mittelpunkte Tiflis, Elisabethpol, Stavropol und Suchum sind, die deutschen Abgesandten mit offenen Armen empfangen. Hier sehen wir die natürlichen Vermittler zwischen deutscher und russischer Volkswirtschaft in der nächsten Übergangszeit! . . .

Batum wird, richtig behandelt, zu einem der wichtigsten Welthandelsplätze sich entwickeln. Man sollte es, um seine Entwicklung zu fördern, wieder zu einem Freihafen machen, wie dies schon im Berliner Frieden bestimmt war. Zum Schaden des Handels hob der russische Kaiser schon 1886 die Privilegien Batums wieder auf und hemmte durch Zölle und Abgaben die weitere Entwicklung. . . .

Die besten Kenner des Landes bestehen darauf, daß dieses Grenzland nicht etwa, wie die anstoßenden bisher türkischen Gebiete, eine von Konstantinopel regierte türkische Provinz werde, sondern daß den Völkern der Wunsch nach einer gewissen wirtschaftlichen und politischen Selbständigkeit gewährt werden müsse, wenn nicht diese Gebiete hoffnungslos in der Entwicklung weiterhin zurückbleiben sollen. Es besteht dort der berechtigte Wunsch, wie etwa Samos, von einem der dortigen einflußreichen Bejs regiert zu werden. . . .“

Dasselbe Thema wird im „Deutschen Außenhandel“[1]) einer Betrachtung unterworfen:

„. . . Transkaukasien hat bereits ein subtropisches Klima, so daß Baumwolle, Zuckerrohr und Tabak, ebenso Südfrüchte aller Art (wie Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen, Oliven) dort gedeihen; überhaupt wird reichlich Obst und Wein produziert. Auch die Tee-, Mais- und Seidenraupenkultur hat erheblichen Umfang. Wertvolle Holzarten werden gewonnen, und die Viehzucht bringt reichen Ertrag. — Vor allem aber ist es als Baumwollland und als Erzlagerstätte von großer Bedeutung: Nicht weniger als 5 Millionen Tonnen Baumwolle würden sofort greifbar vorhanden sein; ebenso gewaltige Mengen von den uns so notwendigen Manganerzen. Indessen auch Kupfer-, Zink- und Wolfram-Erze, sowie Kohle und Petroleum finden sich dort. . . .

. . . Bis jetzt ist in den Transkaukasischen Gebieten leider deutsches Kapital fast gar nicht investiert, obwohl es ganz außerordentlich reiche Erträge dort bringen könnte. So dürften die vor allem sehr notwendigen planmäßigen Bewässerungsanlagen (namentlich artesische Brunnen, aber auch Pumpstationen), welche die landwirtschaftlichen Erträge noch außerordentlich steigern würden, eine sichere Rente von 50—60 Prozent bringen. Es wird eine wichtige Aufgabe der deutschen Hochfinanz sein, dieses Land, dessen Kapitalisierung wir bisher den Engländern und Amerikanern, aber auch selbst den Italienern, Franzosen und Griechen überlassen hatten, deutschen Finanzinteressen nutzbar zu machen. Sowohl hierfür, wie überhaupt für die wirtschaftliche Durchdringung des Landes werden die zahlreichen blühenden deutschen Siedlungen, die dort bereits bestehen, als gegebene Vermittler wirken.“

Der wirtschaftliche Wert des Distrikts von Batum wird im „Wetscherneje Slowe“[2]) zum Gegenstand einer Betrachtung gemacht.

„. . . Herrliche Nadel- und Laubwälder gibt es im Batumer Gebiet. Nußbäume und Olivenbäume, letztere seit den Zeiten der Römer, sind zahlreich vertreten. Die besten türkischen Tabakssorten stammen aus den dortigen Pflanzungen. Unter den Erzvorkommen steht Kupfer an erster Stelle. Mehr als 50 derartige Vorkommen sind bekannt. Die berühmte Sansulsker Grube war schon vor 2000 Jahren in Betrieb, jetzt wird sie von einer amerikanischen Gesellschaft mit den modernsten Mitteln der Technik ausgebeutet. Ferner sind 20 Silber- und Blei-Vorkommen bekannt; auch Schwefel, Manganerz, Graphit und Eisenerz sind festgestellt worden . . .“.

Die Bedeutung der deutschen landwirtschaftlichen Siedelungen in Taurien behandelt A. Bühler im „Deutschtum im Ausland“[3]):

„. . . Taurien grenzt im Norden an das Gouvernement Jekaterinoslaw, im Osten an das Asowsche Meer, im Westen an Cherson; die dazu gehörige Halbinsel Krim wird vom Asowschen und Schwarzen Meer begrenzt. Der festländische Teil ist durchweg Steppe, in der Krim selbst erstreckt sich von Osten nach Westen das mit prächtigen Wäldern bedeckte Jailagebirge, der Teil südlich davon ist reich an Naturschönheiten, Ruinen, alten Festungen, Moscheen und Klöstern, Kunst- und Weingärten. Vom an-

[1]) 10. Juni 1918, S. 91: „Transkaukasische Republik“.
[2]) 26. März 1918.
[3]) 1918, Heft 36, S. 358: „Das Deutschtum in Taurien“.

baufähigen Land sind in Taurien längst über 1 Million Deßj. (1 Deßjätine = etwas über 0,9 Hektar) also mehr als das Herzogtum Hessen, in deutscher Hand. Dieses Land ist nicht von der Regierung geschenkt, sondern ist von den Kolonisten als Eigentum erworben und wird von den kinderreichen Familien und mit Hilfe russischer Dienstboten mit den besten landwirtschaftlichen Maschinen (Motorpflügen, Dampfdreschmaschinen) der Neuzeit bewirtschaftet. Die Kolonisten sind hier nicht auch nicht, so wie das in anderen Gouvernements vorkam, ausgewandert. Sie breiteten sich aus und haben auf diese Weise ganz Taurien mit deutschen Kolonien, Weilern und Großwirtschaften (von 200—10 000 Hektar) durchsetzt. Von der Gesamtbevölkerung (Großrussen, Ukrainer, Tataren, Karaimen und Polen) 1 663 300 sind 134 595 Deutsche. . . .

Heute sind es 421 größere und kleinere Kolonien, außerdem über 400 Ökonomien und einzelne Großgrundwirtschaften. 134 595 Seelen auf 1 385 904 Deßj. Landbesitz. Die letzten großen Landaufkäufe sind hier nicht einmal mit eingeschlossen, auch nicht die noch hinzugepachteten Ländereien.

Der Wert des Landes beträgt, die Deßj. nur zu 350 Rubel gerechnet (man bezahlte vor dem Kriege 400 Rubel und mehr, Gartenland noch teurer) . . . 485 664 000 Rubel
Häuser, Wirtschaftsgebäude, totes und lebendes Inventar mindestens . . . . 291 077 500 „
Sa. 776 741 500 Rubel.

Der Wert der Dampfmühlen und Fabriken ist nicht eingeschlossen, und nicht gerechnet sind die öffentlichen Gebäude und Gemeindeeigentum wie Kirchen, Schulen, Kapellen, Anstalten, Konsumvereine, Brunnen u. a. . . .

Man bezahlte vor dem Kriege eine 60 Hektar große Wirtschaft mit 25—30 000 Rubel, und als Landarmer gilt, wer nur 12 Hektar im Besitz hat. . . . Heute besitzt ein Durchschnittsbauer 60 Deßj. und 100—10 000 Deßj. Landbesitz ist häufig, ja Bauernmillionäre sind keine Seltenheit. Deutsche Dampfmühlen und Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen sind im Lande weit und breit berühmt. . . .

Hervorzuheben ist, daß sich die Mennoniten in ihren Höfen, Häusern und Gartenanlagen sowie in ihrer Bildung und Wohlhabenheit vor allen anderen hervorragend auszeichnen. Es gibt weder in Rußland, noch in Deutschland etwas ähnliches, wie diese mennonitischen Kolonien mit ihren reichen Wirtschaften, großen Dampfmühlen und weitberühmten Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen. Sie leisten bis heute keinen Militärdienst mit Waffe. Statt dessen tun sie Forstdienst in selbst angelegten und von ihnen unterhaltenen Forsten. Zur Kriegszeit gehen sie aber auch freiwillig als Sanitäter. Sonst sind aber auch ihnen, gleich den anderen Kolonisten, alle einst von der russischen Regierung zugestandenen Privilegien entzogen worden. Auf gute Bildung legen sie viel Wert, nicht wenige gingen studienhalber nach Deutschland. Arme gibt es unter ihnen wenig. . . .

Roggen wird wenig und Mais, Arbusen und Kartoffeln fast nur zur Schwarzbrache im Dreifeldersystem, auch nicht viel über den Selbstverbrauch angebaut, Mais ausgenommen. Am meisten wird Weizen (mindestens ein Drittel von der Gesamtanbaufläche) angebaut. Es ergibt von den in deutschem Besitz befindlichen 1 385 900 Deßj. (davon 461 966 Deßj. mit Weizen), bei einer auch nur mittelmäßigen Ernte eine Deßj. 10 Tschetwert (1 Tschetwert 2,099 Hektoliter), aber auch 12 bis 25 Tschw. Erträgnisse. Diese Fläche erzielt 4 619 660 Tschw. (zum Preise von je 10 Rubel), von der allerdings der Selbstverbrauch von 1 350 000 Tschw. abgeht; es verbleiben für die Ausfuhr an Weizen allein noch immer 3 269 600 Tschw., d. i. 5 355 300 Doppelzentner; nicht gerechnet die Mengen von Gerste, Hafer, Mais, Roggen, Wein und nicht zu gedenken der Ausfuhr von Fleisch, Fellen, Wolle u. a. . . .“

**Die Industrie der Ukraine** behandelt ein Aufsatz von Otto Keßler in der „Osteuropäischen Zukunft“[1]):

„Die absichtliche Vernachlässigung der Verkehrsverbindungen der Eisenbahnen wie der besonders ausbaufähigen Wasserstraßen durch die zaristische Korruption hat die Ausbreitung der ukrainischen Industrie bisher verhindert und die Erschließung weiterer Bodenschätze, wie z. B. der dort vorhandenen Naphtha- und Erdwachsfelder, sowie der Quecksilbervorkommen hintangehalten. Sehr bedeutend sind die Industrien, die sich aus der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte ergeben.

Vor allem ist es die Zuckerindustrie, die in der Ukraine 80 v. H. des Rohzuckers und 50 v. H. der Raffinate der gesamten russischen Produktion ausmacht. . . . In der Kampagne 1912—1913 betrugen die vorhandenen Vorräte etwa 35 Millionen. Da die Aussaatfläche von 700 000 Deßjatinen bei einer guten Mittelernte einen Ertrag von 110—120 Millionen Pud Zucker geben könnte, so war es leicht möglich, daß die Kampagne 1912—1913 eine Zuckermenge von 150 Millionen Pud, das ist ungefähr das Doppelte des inneren Konsumes, ergab. Da der Bedarf an Zucker in Rußland in stetem Steigen begriffen war, wurde die fixierte Normalziffer in dem genannten Jahre auf 18 Millionen Pud erhöht; es konnte also eine Ausfuhr von 70 Millionen Pud stattfinden. . . .

Bedeutend ist ferner in der Ukraine die Spiritusindustrie. Branntweinbrennereien waren im Jahre 1912 250 im Südwestgebiet der Ukraine — das sind die Gouvernements Kijiw, Podolien und Wolhynien — und 175 in den Gouvernements Tschernikiw und Poltawa. Mit der Produktion in den anliegenden Gouvernements Kursk und Orel, wo sich 99 Branntweinbrennereien befanden, betrug die Gesamtproduktion bis zum ersten (14.) Dezember 1912 5,7 Millionen Wedro 40prozentigen entwässerten Spiritus gegen 6,8 Millionen Wedro in dem vorangegangenen Jahre. Von diesem Quantum entfielen 2,25 Millionen Wedro auf das Südwestgebiet, 1,7 Millionen Wedro auf die Gouvernements Poltawa und Tschernikiw, und 1,7 Millionen auf die Gouvernements Kursk und Orel. Die Vorräte an rohem und rektifiziertem Spiritus bezifferten sich zu gleicher Zeit auf 5,9 Millionen gegen 7,6 Millionen Wedro am 1. Januar 1911. Ausgeführt wurden in demselben Jahre an Spiritus 445 Millionen Grad im Werte von 8 338 000 Rubel gegen 411 Millionen Grad im Werte von 6 654 000 Rubel im Jahre 1911.

. . . Erwähnenswert ist ferner die Ziegelindustrie. Von den Ziegeleien des Kijiwer Rayons werden etwa 150 Millionen Ziegel jährlich erzeugt.

Im Südwestgebiet befinden sich mehrere Zementfabriken, die aber den Bedarf bei weitem nicht decken, und so wurden bisher größere Mengen von Zement von den südrussischen und polnischen Zementfabriken geliefert.

Die elektrotechnische und chemische Industrie sind in den Steinkohlengebieten und Gegenden reicher Torfgewinnung zu Hause, wo Ammoniak und andere Nebenprodukte hergestellt werden. Eine größere Produktion kann durch Errichtung größerer Elektrizitätswerke erreicht werden. Im Donezrevier sind sehr bedeutende Vorräte an Steinkohlenteer, der für die Farbenindustrie verwandt werden könnte. Die Rückständigkeit der russischen chemischen Industrie, besonders der Mangel an Schwefelsäure, erlaubte bisher nicht die Verarbeitung von russischen Phosphoriten, die sich z. B. im Gouvernement Wolhynien befinden. Chloroform wird in einer Fabrik in Kijiw hergestellt. In Kijiw befindet sich ferner eine Fabrik zur Herstellung von salizylsaurem Natron, Koffein, Aspirin, Wasserstoff-Superoxyd. Die deutsche

[1]) 1918, Nr. 6, S. 60.

Firma Schering macht in ihrer Fabrik im Gouvernement Mohilew Formalin, Wasserstoff-Superoxyd, Chloroform, Holzspiritus, Azeton. Im Gouvernement Katerinoslaw wird Sublimat hergestellt. Dort hat auch Professor Pissarshawesli eine Versuchsanstalt zur Gewinnung von Jod aus Schwarzmeer-Seetang (Phylloform), der reich an Jod ist, eingerichtet. Die Anstalt stellt 4 Pud metallisches Jod monatlich her. Im Wege der Hausindustrie wird im Gouvernement Poltawa Pfefferminzöl gewonnen.

Als eine für die nächste Zukunft möglich erscheinende Maßnahme zur Lösung der Düngemittelfrage erscheint die Verwendung von schwefelsaurem Ammoniak. In Rußland ist dieses Erzeugnis für die Düngung, da man andere Düngemittel zur Genüge hatte, nicht verwendet worden. Mit ihm angestellte Versuche haben indes gute Ergebnisse erzielt. Für die Landwirtschaft erhält dieses Erzeugnis noch eine besondere Wichtigkeit dadurch, daß seine Herstellung in der Ukraine selbst, im Donez-Rayon, konzentriert ist und dabei in solchen Mengen erfolgt, daß fast der gesamte Bedarf des Landes an stickstoffhaltigen Düngemitteln damit gedeckt werden könnte. . . . Andere künstliche Düngemittel werden in der Ukraine nicht hergestellt, außer in zwei Superphosphatfabriken im Gouvernement Podolien, in der Nähe der Städte Winniza und Mohilew, jede mit einer Jahresherstellung von 500 000 Pud.

Der Bau landwirtschaftlicher Maschinen ist durch den Krieg um 80 v. H. zurückgegangen und es herrscht allerorts große Not in diesen Maschinen. Ein großer Teil dieser Erzeugung entfiel auf die im Besitz von deutschen Mennoniten und anderen deutschen Kolonisten befindlichen Fabriken in der Ukraine, die durch das Enteignungsgesetz stillgelegt worden waren.

Im allgemeinen wollen wir noch bemerken, daß die russische Industrie und auch die ukrainische noch in den Kinderschuhen steckt. Sie ist mit westeuropäischem Kapital und mit Hilfe ins Land gezogener ausländischer Ingenieure, Kaufleute, Webmeister usw. ins Leben gerufen worden. Noch auf unabsehbare Zeit hinaus braucht die Ukraine, um sich wirtschaftlich einigermaßen selbständig zu machen, den Zufluß fremder Kapitalien und fremder Intelligenz. . . ."

Die wirtschaftlichen Verhältnisse Beßarabiens legt ein Aufsatz der „Deutschen Levante-Zeitung"[1]) dar:

„. . . Beßarabien war bisher das am meisten südwestlich gelegene Gouvernement Rußlands. — Die Einwohnerzahl des ganzen Gouvernements beträgt etwa 1¾ Millionen. Unter ihnen befinden sich 25 000 Deutsche, eine ansehnliche Zahl von Schweizern (in den Schweizer Kolonien in der Nähe der Hafenstadt Akkerman) und 70 000 Bulgaren. Außerdem finden wir Moldauer, Russen, Serben, Griechen, Armenier, Juden, Tataren und Zigeuner.

Beßarabien ist etwas größer als das Königreich Dänemark und zerfällt wirtschaftlich in drei Teile. Im Norden ist der Ackerbau gut entwickelt, und im Süden ist saftiges Weideland anzutreffen. Die Strecken zwischen diesen beiden Teilen sind mit reichen Wäldern bedeckt. In den Getreideregionen werden Weizen, Mais und Flachs angebaut. . . . Die zahlreich umhergestreuten Windmühlen zeugen vom Reichtum des Bodens. Flachs wird nur zur Samengewinnung gezogen, und an manchen Stellen ist Tabak anzutreffen, der von der russischen Industrie bevorzugt wird. Am mittleren Dnjestr beträgt die durchschnittliche jährliche Ernte an Tabak über 20 000 Zentner. Auch Wein wird in der Nähe der Küste gepflanzt, der sich ebenfalls in Rußland eines gewissen Ansehens erfreut, wenn er auch nicht an das Erzeugnis des Kaukasus heranreicht. Er ist milder als dieser letztere. Melonen, Kürbisse, Safran und Krapp wachsen vielerorts wild und sind zu billigen Preisen zu haben. In den Weidegründen ist sehr viel Vieh anzutreffen, allein an Schafen jahraus jahrein über eine Viertelmillion, außerdem große Mengen von Pferden und Rindvieh. Außerdem herrscht — zu Friedenszeiten — Überfluß an Schweinen, Hühnern (zum größten Teil wilde), Gänsen und Ziegen. Auch der Fischbestand ist ein überreicher, und Wild gibt es die Menge. An Mineralien beherbergt das Land Steinkohle, Marmor, Salz und Salpeter. Da es sehr viele Maulbeerbäume gibt, hat man Versuche mit der Seidenzucht unternommen, die Erfolg versprechen. Die Industrie ist unbedeutend und dient nur dem örtlichen Bedarf. Es mögen 150 Fabriken im Lande sein, die etwas über 100 Arbeiter beschäftigen. Außer mit der Herstellung von Branntwein und Öl beschäftigt man sich mit derjenigen von Webwaren (Teppiche und Wollwaren), Leinwand, Töpferwaren, Bier und Zucker. Der Handel befindet sich in den Händen von Juden und Armeniern. Die Häfen des Landes (am Schwarzen Meer) sind Akkerman und Kilia. . . ."

[1]) Nr. 8, S. 222: „Beßarabien, die neue rumänische Provinz".

Die Industrie in den Ostseeprovinzen behandelt ein Aufsatz in „Norges Handels- og Sjöfartstidende":

„. . . In den Ostseeprovinzen, vor allem in Livland, ist die Industrie von sehr großer Bedeutung. Ungefähr die Hälfte der baltischen und beinahe fünf Sechstel der livländischen Fabrikarbeiter sind in Riga ansässig. In Estland ist die Industrie nicht ohne Bedeutung, besonders in Reval und Narwa. Die verarbeiteten Rohstoffe stammten zum größten Teil aus überseeischen Ländern. Die Hauptursache dieser raschen Industrieentwicklung war der hohe russische Einfuhrzoll. Die baltische Industrie lag übrigens größtenteils in deutschen Händen. Auch die guten Eisenbahnverbindungen mit dem übrigen Rußland und die gute Verwendbarkeit der Esten als Fabrikarbeiter haben zur Entwicklung beigetragen.

Von den auf inländische Rohstoffe angewiesenen Industrien sind besonders die Holz-, Holzwaren- und Nahrungsmittelindustrie zu nennen. Die Mühlenindustrie ist sehr gut entwickelt; 240 Spiritusfabriken stellen jährlich 36 Millionen Liter her. Für die chemische Industrie müssen die Rohstoffe eingeführt werden; ferner sind Zement- und Glasfabriken zu erwähnen. Ein Hindernis ist, daß in den Ostseeprovinzen keine Steinkohlen vorkommen, dagegen finden sich in Estland und Livland Moorstrecken von großer Ausdehnung. Bemerkenswert ist das Fehlen von Zuckerfabriken; es ist aber nicht unwahrscheinlich, daß der Zuckerrübenanbau entwickelt werden kann, da Boden und Klima dafür besonders günstig sind.

Ob die Metall- und Textilindustrie auch nach dem Kriege ihre Lebenskraft behalten, kann man noch nicht sagen. Rußland braucht dringend Maschinen u. dergl., aber es hängt von den zukünftigen Handelsverträgen zwischen Deutschland und Rußland oder den Ostseeprovinzen ab, wer diese liefert. . . ."

# Bücherbesprechungen.

Prof. Dr. Hans Meyer: **„Das portugiesische Kolonialreich der Gegenwart"**. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1918. 74 S., 16 Abbildungen. Preis 3 Mark.

Wohl sind eine stattliche Anzahl gediegener Aufsätze über das portugiesische Kolonialreich veröffentlicht worden, aber noch keine selbständige und eingehendere Schrift abgesehen von Band 1 des A. Zimmermann-

schen Werkes „Die europäischen Kolonien". 1896 erschienen, wird diese Arbeit aber der Neuzeit nicht mehr gerecht und ist zudem mehr historisch als wirtschaftsgeographisch-politisch gehalten. Die vorliegende Arbeit des bekannten Forschers, der zudem einen guten Teil der portugiesischen Kolonien bereist hat, muß also besonders willkommen geheißen werden.

Hans Meyer macht keinen Hehl daraus, daß die portugiesischen Kolonien besonderes Interesse verdienen, weil sie zum größten Teil als Kompensationen für den deutschen Sieger in Frage kommen. Er ist überhaupt ein Anhänger eines zukünftigen einheitlichen Deutsch-Mittelafrika als Hauptblock unseres Kolonialreiches unter möglichster Hinzunahme der portugiesischen Inselgebiete im Atlantik als Brücke zwischen Kolonialreich und Mutterland. Macao und Goa will er dagegen aus unseren kolonialen Zukunftsplänen ausscheiden, ohne jedoch etwa für eine Schwächung unserer Südseestellung einzutreten, wie die Schlußbemerkung über Timor beweist. Wir können Hans Meyers wohlbegründeten politischen Ausführungen nur Wort für Wort beistimmen.

Der Inhalt der Schrift ist, wie es sich bei Meyer von selbst versteht, wissenschaftlich, zumal wirtschaftsgeographisch, sehr wertvoll, bietet viel Neues und bringt Tatsachen und Zahlen bis Ende 1917. Der Stil ist klar, frisch und männlich. Bei einem Wirtschaftsgeographen werden Karten schmerzlich vermißt. Der Verlag hätte, wenn er den Preis niedrig halten wollte, besser getan an Stelle der an sich hübschen Abbildungen, reichliches Kartenmaterial zu bringen. Verfasser wird diesen Mangel selbst am meisten bedauern. P. L.

Achmed Emin: „Die Türkei". Verlag Friedrich Andreas Perthes, Gotha. 95 Seiten und eine Karte. Preis 3 M.

Das hübsch ausgestattete Werk bietet eine politische Geschichte der Türkei und beschäftigt sich besonders eingehend mit der neueren und neuesten Zeit. Hier wird dem Nichttürken vieles in neuer Beleuchtung gezeigt. Der Verfasser versteht die verwickelten Verhältnisse seit dem Auftreten der Jungtürken sehr geschickt klarzulegen und befleißigt sich wohltuender Objektivität.

Da ein Übersetzer nicht genannt wird, ist anzunehmen, daß Emin das Buch deutsch geschrieben hat. In diesem Falle sind die reine deutsche Sprache und der flüssige Stil besonders hervorzuheben.

Den Beschluß der sehr empfehlenswerten Schrift bilden ein kurzer statistischer Teil und ein ziemlich eingehendes Literaturverzeichnis. P. L.

F. Schmidt, o. Professor der Privatwirtschaftslehre an der Universität Frankfurt: **Der bargeldlose Zahlungsverkehr in Deutschland und seine Förderung.** Teubner, Leipzig und Berlin 1917. VIII u. 186 S. Gr. 8. Preis geh. 6 M., geb. 7,60 M.

Das vorliegende Werk stellt sich die Aufgabe, die so notwendige Vertiefung der Diskussionen in Zeitschriften und Tagespresse über diesen Gegenstand zu bringen, ohne wie oft die übrige diesbezügliche Literatur dort Halt zu machen, wo die Grundlagen wissenschaftlicher Erkenntnis beginnen, nämlich bei der Technik der Zahlungen. Die Darstellung ist im weitesten Umfange aus der Praxis geschöpft, sehr anschaulich und allgemein verständlich gehalten.

Der bargeldlose Zahlungsverkehr ist ein bedeutsamer Faktor unserer wirtschaftlichen Rüstung. Sein wichtigstes Mittel ist der Scheck. Trotz aller Bemühungen bürgert dieser sich in Deutschland nur sehr langsam ein. Von Bankpraktikern wird oft auf das nur zu berechtigte Mißtrauen vor mißbräuchlicher Benutzung hingewiesen, das seine Einbürgerung verzögerte. Uns will es scheinen, daß vielmehr die dem Scheck noch anhaftende Schwerfälligkeit und überhaupt die Langsamkeit und Umständlichkeit der Geldübertragung bei unseren Banken der Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs in Deutschland noch hemmend im Wege stehen. Red.

**Belgiens Volkswirtschaft.** In Verbindung mit Karl Dittmann, Josef v. Graßmann, Georg Jahn, Karl Rathgen, Fritz Schulte. Herausgegeben von Prof. Dr. Hans Gehrig und Geh. Rat Prof. Dr. Heinrich Waentig. Mit einer Karte. VI u. 330 S. Gr. 8. Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1918. Preis geh. 9 M., geb. 10 M., Teuerungszuschläge 30%.

Während die historisch-politische Entwicklung unseres Nachbarstaates vielfach gewürdigt wurde, behandeln die vielen Broschüren, die in den letzten Jahren über Belgien als Wirtschaftskörper erschienen sind, entweder nur einzelne Punkte oder lassen eine objektive Darstellung vermissen. Andere Übersichten über Belgiens Industrie oder Handel sind zu allgemein oder wie das treffliche Bürklinsche Werk „Handbuch des belgischen Wirtschaftslebens" vorwiegend auf Statistik und Wiedergabe von Gesetzen und Verordnungen zugeschnitten. Vorliegendes Werk will wissenschaftliche Gründlichkeit und doch zugleich allgemein verständliche Darstellung des Geistes und Inhalts der belgischen Volkswirtschaft vereinigen. Wenn das Buch beiden Aufgaben dienen sollte, so konnte das nur durch gemeinsames Wirken verschiedener Fachmänner geschehen, die mit den belgischen volkswirtschaftlichen Verhältnissen und ihren weltwirtschaftlichen Bedingungen und Wirkungen aus persönlicher Anschauung vertraut waren. Herausgeber und Mitarbeiter sind ausnahmslos in der deutschen Verwaltung des Landes länger tätig gewesen. Sie haben ein gediegenes Bild entworfen, dessen Hauptziel ist, Belgiens Volkswirtschaft nach dem Stand etwa bei Kriegsausbruch in seinen Hauptzügen, nach ökonomischem Inhalt und sozialer Form, zu schildern. Da ein Verständnis der gegenwärtigen belgischen Volkswirtschaft nur auf Grund der Kenntnis ihrer Genesis möglich ist, wird das Buch eingeleitet durch eine Schilderung der Entstehung, während ein Schlußabschnitt durch Skizzierung der Entwicklungstendenzen auch eine Beurteilung ihrer Zukunft ermöglicht. Red.

Prof. Dr. Paul Arndt: **„Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung".** Finanz- und volkswirtschaftliche Zeitfragen. 50. Heft. Stuttgart, Ferd. Enke, 1918. Preis 4 Mark.

Durch die Kriegsereignisse ist ganz von selbst das Thema dieses Buches, das sich vor 1914 nur des Interesses kleinerer Kreise erfreute, in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt und gleichzeitig auf eine neue Basis gestellt worden. Den mannigfachen ähnlichen Werken, die die Kriegsliteratur hervorgebracht hat, schließt sich die 94 Seiten starke Arndtsche Schrift als eine erfreuliche Bereicherung an. Von der Einteilung des Stoffes geben die Überschriften der einzelnen Abschnitte Kunde: „Der Rhein als Verkehrsstraße", „Antwerpens und Rotterdams wirtschaftliche Bedeutung in den letzten Jahren vor dem Weltkriege", „Die besonderen Merkmale des Amsterdamer und Rotterdamer Verkehrs", „Der Anteil Deutschlands am Verkehr Antwerpens und Rotterdams", „Die natürlichen und geschichtlichen Grundlagen der Weltstellung Antwerpens und Rotterdams", „Antwerpen und Rotterdam als mitteleuropäische Häfen", „Die deutsche Rheinmündung". H.

Unberechtigter Nachdruck verboten. – Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

Commerce

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung:
Für „Weltwirtschaft" Dr. P. LEUTWEIN, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | August/September 1918 | Nr. 8/9

## AUS DEM INHALT

Seite

Die deutsche Volksernährung nach dem Weltkrieg. Von Prof. Dr. Carl Oppenheimer, München . . . . . 181
Das Wirtschaftsleben Bulgariens. Von Prof. Dr. Curt Hassert, Dresden . . . . . 186
Der wirtschaftliche Wiederaufbau Polens (Schluß). Von Dr. Adolf Grabowsky, Berlin . 190
Deutschlands künftige Versorgung mit Motorenbetriebsstoffen. Von Dr. Hamburger, Charlottenburg . . . . . 194
Die mexikanischen Eisenbahnen. Von Dr. Ernst Schultze, Leipzig . . . . . 197

### Verkehrspolitische Tagesfragen

Wirklichkeiten des Luftverkehrs der Zukunft. Von Josef M. Jurinek, München . . 199

### Weltwirtschafts-Chronik

A. Weltwirtschaft . . . . . Seite 203 | B. Weltverkehr . . . . . Seite 209

### Literatur-Umschau

Die deutsche Seeschiffahrt vor, in und nach dem Kriege . . . . . 214
Werden die Vereinigten Staaten nach dem Kriege in Schiffahrt und Schiffbau wettbewerbsfähig sein? . . . . . 215

### Bücherbesprechungen

Prof. Dr. Paul Arndt, Alte und neue Faserstoffe . . . . . 216
Japans Rüstung für den Handelskrieg . . . . . 216

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

## Städt. Handels-Hochschule Cöln.

Das Vorlesungs-Verzeichnis für das Winter-Halbjahr 1918/19 (Beginn 1. Okt.) ist erschienen. Es umfaßt insgesamt 129 Vorlesungen und Übungen in 223 Wochenstunden. Auf die Volkswirtschaftslehre entfallen 26 Vorlesungen und Übungen in 46 Wochenstunden, auf die Privatwirtschaftslehre 18 in 31 Wochenstunden, auf die Rechtslehre 11 in 18, Geographie, Naturwissenschaften und Technik 14 in 28, Versicherungs- und Genossenschaftslehre 3 in 3, Sprachen 36 in 67, Ausbildung der Handelslehrer und Handelslehrerinnen 5 in 7 und endlich auf die Allgemeinen Geisteswissenschaften 16 in 23 Stunden. Unter den 34 abendlichen öffentlichen Vorlesungen, die außer den Studierenden auch weiteren Kreisen Gelegenheit zur Vertiefung ihrer Allgemeinbildung bieten, verdienen u. a. besondere Beachtung 4 Vorlesungen über die Presse und ihre vielgestaltigen Aufgaben in unserer Zeit, über Bulgariens Volk Staat und Wirtschaft, über den Kampf um den Weltmarkt und Geschichte der Wirtschaftskrisen sowie über Kriegsgesetzgebung.


**Städt. Handels-Hochschule Cöln**

Das Vorlesungs-Verzeichnis für das Winter-Halbjahr 1918/19 ist erschienen und durch das Sekretariat, Claudiusstraße 1, zu beziehen (Preis 0.25 M). Die Vorlesungen u. Übungen beginnen am **1. Oktober**.

**Der Studiendirektor**

**Prof. Dr. Chr. Eckert,** Geheimer Regierungsrat

---

Allseitig großes Interesse besitzt das soeben erschienene Buch:

**Wirtschaftskämpfe u. Wirtschaftsfriede**

von

**Fritz Drentwett**

Preis 4 M

Ein Mann der Arbeit, der von früh morgens bis spät abends in der Werkstatt steht und durch jahrzehntelange Erfahrungen am eigenen Leibe weiß, wo den Arbeiter der Schuh drückt, nimmt hier das Wort und spricht zu seinen Arbeitskameraden. Der Verfasser ist Vorstandsmitglied des Bundes Deutscher Werkvereine; er untersucht in dem Buche die wichtige Frage der Lösung der zwischen Arbeiterschaft und Arbeitgeber leider so häufig auftauchenden Schwierigkeiten.

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44**

---

**Deutsche Nationalbank**

Kommanditgesellschaft auf Aktien

**Zentrale: Bremen**

**Zweigniederlassungen:** Bremerhaven, Dortmund, Geestemünde, Lehe, Minden, Mülheim a. d. Ruhr, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven

**Depositenkassen:** Blumenthal i. Hann., Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Jever, Lübbecke, Nordenham, Rinteln a. d. Weser, Vechta i. O., Vegesack, Bremen-Doventor, Bremen-Hemelingen, Bremen-Neustadt, Bremen-Ostertor, Bremen-Utbremen

**Wechselstuben:** Bremerhaven-Lloydhalle, Geestemünde-Fischereihafen

**Aktien-Kapital: M 33000000** **Reserven: M 5600000**

---

**Verkehrssteuergesetz**

Gleichzeitig gelangte zur Ausgabe:

**Verkehrssteuergesetz**

vom 8. April 1917 nebst Ausführungsbestimmungen des Bundesrats

erläutert von

Regierungsrat **H. Weinbach**

und

Syndikus **Moser**

Preis 12 M

Der Kommentar soll vorzugsweise dem praktischen Gebrauche dienen. Er wendet sich an die Verkehrsanstalten, Reedereien, Transportunternehmungen und an alle diejenigen Stellen, die mit der Erhebung der Steuer beauftragt sind. Umfangreiche theoretische Erörterungen sind vermieden. Dagegen sind die zahlreichen Zweifelsfragen des Gesetzes behandelt. Die Ausführungsbestimmungen sind eingehend berücksichtigt. Der Kommentar wird allen, die mit dem schwierigen Gesetz in Berührung treten, ein zuverlässiger Führer u. willkommener Berater sein.

Soeben kam aus der Presse:

Amtliche Ausgabe

**Verkehrssteuergesetz**

nebst

**Ausführungsbestimmungen**

Herausgegeben im Reichsschatzamt

Preis 2.25 M

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 43.44**

---

**Die Kritik**

Berliner Tageblatt vom 26. 4. 1918

Berliner Tageblatt vom 2. 5. 1918

Frankfurter Zeitung vom 24. 2. 1918

Das Handelsmuseum, Nr. 18, 1918

Juristisches Literaturblatt, Nr. 8, 1918

Juristische Wochenschrift, Nr. 5, 1918

Nordd. allgem. Zeitung vom 28. 3. 1918

Schlesische Zeitung vom 12. 3. 1918

und zahlreiche andere

der maßgebenden Presse gipfelt in dem einstimmigen Urteil, daß Rechtsanwalt

**Dr. Rosendorff**

in seiner neuesten Schrift:

**Die Bilanz- und Dividendenpolitik während des Krieges**

(3.00 M)

in erschöpfender Weise das zeitgemäße Problem beleuchtet und daß

jeder Finanzmann
jede Aktiengesellschaft
jeder Kapitalist
das gesamte Bankwesen
die Großindustrie

das Buch gelesen haben soll und muß.

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8**

Mauerstraße 43.44

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | August/September 1918 | Nr. 8/9

## Die deutsche Volksernährung nach dem Weltkrieg[1]).

Von Prof. Dr. Carl Oppenheimer-München.

Das Problem der Volksernährung ist erst durch den Weltkrieg zu einem Objekte wissenschaftlichen Forschens geworden. Physiologie und Volkswirtschaft haben sich hierbei die Hände gereicht, und die gemeinsame Arbeit von Forschern der beiden Gebiete hat wesentlich dazu beigetragen, daß wir nach fast völliger Absperrung unserer Grenzen nunmehr länger als vier Jahre uns von den Produkten unseres eigenen Grund und Bodens nähren können, daß wir sogar zwei recht schlechte Ernten an den wichtigsten Nähr- und Futterpflanzen überdauern konnten, und daß wir jetzt am Anfang des fünften Kriegswinters mit Befriedigung sagen können, daß unsere Volksernährung bis zum Einbringen der nächsten Ernte gesicherter dasteht, als in dem Jahre vorher.

Vor dem Kriege gab es eigentlich überhaupt kein wissenschaftliches Problem der Volksernährung. Sie war eine rein privatwirtschaftliche Frage; was unser Boden an Früchten und an gezüchteten Nutztieren hervorbrachte, wurde verzehrt, und was fehlte, schaffte der nimmermüde Handel aus dem Auslande heran, ohne daß die Frage akut wurde, ob diese Ergänzung unserer Vorräte mit irgend welchen Bedenken volkswirtschaftlicher Natur verbunden kein könnte.

Innerhalb des Rahmens unserer gewaltigen Ein- und Ausfuhr blieben die erheblichen Summen, die wir für die Lieferung von Nahrungs- und Futtermitteln an das Ausland zu zahlen hatten, vom allgemeinen Gesichtspunkt gänzlich unbeachtet. Was wir an Nahrungsmitteln einführten und im Auslande bezahlten, wurde daheim in menschliche Arbeitskraft umgesetzt; diese lieferte Exportprodukte, die wiederum von dem Auslande willig aufgenommen und bezahlt wurden, und so blieb der Kreislauf der Güter und des Geldes in Ordnung, unsere Valuta ungestört. An eine gewaltsame Sperrung unserer gesamten Einfuhr hatte selbst für den Fall eines Krieges kaum jemand gedacht. Es ist gar keine Frage, daß es mit dieser unbeeinflußten Entwicklung der Volksernährung zum mindesten für eine Reihe von Jahren nach dem Krieg vorbei sein wird. Die Volksernährung gehört mithin ebenfalls zu den viel beachteten schwierigen Problemen der Übergangswirtschaft, und ihre sorgsame Kontrolle, die Förderung heilsamer, die Beschränkung schädlicher Bestrebungen durch öffentliche Gewalten, wird um so notwendiger sein, als nach den langen Entbehrungen die große Menge des Volkes nur allzu bereit sein würde, sich durch Ansprüche an die Ernährung schadlos zu halten, und wiederum, wie schon vor dem Kriege, ökonomisch bedenkliche Ernährungsgewohnheiten noch stärker zu betonen. Dies bezieht sich vor allem auf den allzu großen Fleisch- und Fettverbrauch. Das Ziel, dem alle aufklärenden, helfenden und beschränkenden Maßnahmen zustreben müssen, ist ohne weiteres gegeben. Wir müssen danach trachten, uns soweit es die physiologischen und psychologischen Grundlagen der Ernährung irgendwie zulassen, von dem Bezuge wichtiger Nahrungsmittel vom Auslande her unabhängig zu machen und uns ernährungspolitisch auf eigene Füße zu stellen. Die Gründe, die uns dazu bewegen müssen, überhaupt eine Beschränkung der Auslandszufuhren einzuführen, sind in der Hauptsache zweierlei Art. Wir müssen uns einerseits vor der Gefahr schützen, daß eine Wiederholung der plötzlichen Absperrung unserer Grenzen uns wiederum so unvorbereitet trifft und in so schwere Verlegenheit stürzt, wie es mit diesem Kriege der Fall war. Der zweite Grund ist die Frage unserer Valuta. Bei allem wirtschaftlichen

[1]) So sehr die Hinweise des Verfassers auf einfache Lebensweise und rationelle Verwertung aller Bodenerzeugnisse Beachtung verdienen, können wir doch seinen in Ernährungsfragen autarkischen Standpunkt nicht teilen. Verfasser berücksichtigt nicht, daß wir durch den Krieg ein großes tropisches Kolonialreich erringen müssen, das uns Reis, nahrhafte Pflanzenfette und Kraftfuttermittel in großer Menge liefern kann. Dadurch wird auch das Düngungsproblem auf die beste Weise, nämlich durch Verstärkung der natürlichen Düngung, gelöst. Es sei auch bemerkt, daß zurzeit mit einer Überproduktion an tropischen Pflanzenfetten und Kakao gerechnet wird. Wir veröffentlichen den interessanten Aufsatz, um auch den entgegengesetzten Standpunkt zu Worte kommen zu lassen.
Die Schriftleitung.

Optimismus wird man damit rechnen müssen, daß eine Reihe von Jahren unsere Ausfuhr wesentlich beschränkt bleiben wird. Wir werden also weniger einführen können, soll unsere Valuta nicht dauernd in Unordnung geraten, und von dieser Beschränkung müssen diejenigen Stoffe am ehesten ausgenommen werden, die wir zur Aufrechterhaltung unserer Industrie benötigen, also vor allen Dingen Erze, Baumwolle, Leder, Kautschuk und sonstige Rohstoffe. Wenn es also irgendwie möglich ist, ohne Beeinträchtigung unserer Volksgesundheit die Einfuhr unserer Nahrungs- und Genußmittel zu beschränken, so werden wir im Interesse wichtigerer Dinge diesen Weg gehen müssen. Daß diese Beschränkung — natürlich nicht Aufhebung — der Auslandszufuhren in bezug auf die Valutafrage lohnt, zeigen die Zahlen der Statistik, die freilich auch gleichzeitig die Schwierigkeit zeigen, die ungeheuer großen Einfuhrzahlen wirksam zu verkleinern. Nach den Berechnungen der bekannten Eltzbacherschen Broschüre „Deutschlands Volksernährung und Englands Aushungerungsplan“ (Braunschweig 1915), betrug vor dem Kriege unser Gesamtverbrauch 2 262 000 Tonnen Eiweiß, davon vom Auslande 1 100 000 Tonnen; 2 600 000 Tonnen Fett, davon 1 100 000 Tonnen aus dem Ausland, an 1 300 000 Tonnen Kohlehydrate, davon 1 100 000 Tonnen aus dem Ausland. Insgesamt haben wir also 28 Prozent unseres Eiweißverbrauches und 20 Prozent unseres Verbrauches an Kohlehydraten und Fett, ausgedrückt in Nährwerteinheiten, aus dem Auslande bezogen. Dazu kommen noch rund 220 Millionen Mark für Kaffee, 140 Millionen Mark für Tabak und 8 Millionen Mark für Tee als reine Genußmittel. In Geld ausgedrückt mag unsere Zahlung für Nahrungs- und Genußmittel an das Ausland jährlich 2,5—3 Milliarden Mark betragen haben.

In großen Zügen betrachtet müssen unsere Bestrebungen drei Zielen zustreben: mehr erzeugen, das Erzeugte pfleglicher behandeln, damit nicht zwischen Erzeugung und letztem Verbrauch ein übergroßer Verlust sich einstellt, und schließlich Anpassung der Volksernährung an Menge und Art der direkt oder indirekt aus unserem heimischen Boden heraus gewonnenen Nahrungsstoffe. Unter indirekten Produkten unseres Bodens haben wir dabei die Erzeugung von tierischen Produkten: Fleisch, Fett, Milch, Milchprodukten und Eiern zu verstehen, deren Erzeugung vor dem Kriege ebenfalls in der Hinsicht sehr bedenkliche Wege gegangen ist, als wir die Tiere in umfangreichster Weise mit solchen Futtermitteln ernährt haben, die wir vom Auslande beziehen mußten; es ist ja bekannt, daß gerade dieser Umstand nach dem plötzlichen Ausfall der ausländischen Futtermittel uns in die allergrößten Schwierigkeiten hinein geführt hat.

Es handelt sich also darum, die Ausbeute an nährenden Produkten, die unser Boden uns, sei es von selbst, darbietet, sei es die beabsichtigte Kultur des Bodens hervorbringt, nach Möglichkeit mit allen Kräften zu steigern. Dies bezieht sich nicht nur auf die direkt für die menschliche Ernährung brauchbaren Stoffe, sondern ebenso sehr auf solche, die wir durch Verfütterung an Nutztiere indirekt in menschliche Nahrung umwandeln. Diese letztere Frage ist von besonderer Wichtigkeit, weil sich gerade auf diesem Gebiete ein größerer Spielraum für die Schaffung neuer Nährwerte bietet, aus dem einfachen Grunde, weil der Kreis von Stoffen für die Tierfütterung erheblich größer ist, als solcher, die der Mensch direkt verzehren kann. Zur Erreichung dieses Zieles haben wir nun während der Kriegszeit viel gelernt auf einem bisher von der Ernährungsphysiologie des Menschen und der Tiere ziemlich vernachlässigten Gebiete, nämlich der Verwertung des bisher Wertlosen. Während die deutsche Industrie sich nicht zum mindesten dadurch ihren Rang in der Welt erobert hat, daß sie alle Abfälle zu verwerten versteht, ist diese Kunst bei unserer Verwertung der Bodenprodukte noch ziemlich im Rückstand. Ungeheure Mengen von Nährwerten, insbesondere zur Fütterung der Nutztiere sind bisher ganz oder fast ganz verschmäht worden. Dies gilt ebensowohl von der Nutzbarmachung wildwachsender Gewächse, wie von der Verwertung noch Nährwerte tragender Abfallprodukte. Erst während des Krieges sind wir darauf aufmerksam geworden, wie wertvoll uns Eicheln, Kastanien, Schilf, Heidekraut, wildwachsende Gemüse, stärkehaltige Wurzeln, ölhaltige Früchte unserer Bäume, die Beeren, Pilze und Flechten unserer Wälder werden können. Noch viel mehr als es tatsächlich der Fall war, hätten uns diese freien Produkte der Natur über manche Zeiten der Not, insbesondere bei der Viehfütterung, hinweghelfen können. Dasselbe gilt von einigen früher vernachlässigten Abfallstoffen, von denen wohl die wertvollsten das Blut der Schlachttiere und die in sehr großen Quantitäten bei der Bierbrauerei abfallende Hefe darstellen, die beide bei richtiger Bearbeitung ein ganz vorzügliches eiweißreiches Nahrungsmittel für Mensch und Tier sind. Auch die Tierknochen enthalten im Leim und im Fett erhebliche Quantitäten wertvoller Nährstoffe. Endlich kann man aus dem relativ sehr nährwertarmen Stroh durch einfache chemische Behandlung ein wertvolles Futtermittel machen, wahrscheinlich auch aus Holz.

Zur richtigen Verwertung dieser Stoffe bedarf es allerdings einer exakten Organisation, an der es bisher vollkommen gefehlt hat, sowie der Aufwendung nicht unerheblicher Kapitalien; dann aber können wir in Zukunft mit Sicherheit darauf rechnen, aus diesen bisher wertlosen Materialien recht erhebliche Werte zu schaffen.

Freilich allein mit diesen Hilfsmitteln würden wir nicht zum Ziele kommen, und so erhebt sich die Frage, ob wir außerdem noch imstande sind, die eigentliche landwirtschaftliche Produktion an Nahrungsmitteln auf dem uns zur Verfügung stehenden Grund und Boden zu steigern. Es ist ja bekannt, daß auch jetzt schon die relativen Erträge unseres Bodens an Nutzpflanzen und an tierischen Nährwerteinheiten im Durchschnitt erheblich größer sind, als dies in anderen Kulturländern von ähnlichen klimatischen Verhältnissen

der Fall ist. Trotzdem aber ist die Hoffnung nicht unberechtigt, daß durch noch gründlichere und intensivere Anwendung derselben Mittel, welche bisher schon die deutsche Landwirtschaft groß gemacht haben, noch eine sehr erhebliche weitere Steigerung der Erträgnisse zu erzielen sein kann. Wenn sich das bisherige innige Zusammenarbeiten von landwirtschaftlicher Wissenschaft und praktischen Bodenbebauern noch weiterhin verstärken läßt, wenn die Anwendung moderner Prinzipien des Ackerbaus auch in solche Kreise dringt, die diesen Errungenschaften bisher ziemlich fern gestanden haben, so ist dieses Resultat mit Sicherheit zu erreichen. Die wichtigsten Mittel sind sorgfältige Anpassung der zu erzielenden Produkte an die Bodenbeschaffenheit, reichlichste Anwendung künstlicher Düngemittel, die ja unsere Industrie vor allem in bezug auf den wertvollen Stickstoff nach dem Kriege reichlich zur Verfügung stellen kann, sorgfältige Auswahl des Saatgutes und viele andere Dinge, welche an den Fleiß und das Verantwortungsgefühl des Landwirtes große Anforderungen stellen, unter Umständen auch die Aufwendung größerer Geldmittel erfordern, aber dann auch zu schönen Resultaten führen können. Außer diesen für die Landwirtschaft im allgemeinen geltenden Grundsätzen kommen noch nicht unwichtige spezielle Fragen in Betracht, die jedenfalls wissenschaftlich wie praktisch genau studiert und erprobt werden müssen. Ich nenne hier nur die im größten Maßstabe mögliche Nutzbarmachung unserer gewaltigen Moorflächen, von Haide und anderem unfruchtbaren Land, die durch zweckmäßige Regulierung ihrer Bewässerungsverhältnisse unter der Mitwirkung öffentlicher Gewalten in fruchtbares Land umgewandelt werden können, ferner an die häufig diskutierte, aber praktisch bisher nur wenig erprobte künstliche Beregnung resp. Berieselung der Felder in trockenen Gegenden oder in allzu trockenen Jahren usw. Erhebliche Mehrleistungen kann ferner die Landwirtschaft noch aufbringen auf dem Gebiete des Obst- und Gemüsebaues. Wir haben bisher sehr große Summen, für Gemüse allein an 100 Millionen Mark, für die Einfuhr solcher Erzeugnisse an das Ausland gezahlt, die auch bei uns gedeihen, also nach Abzug der sogenannten Südfrüchte; es wäre ohne weiteres möglich, durch bessere Auswahl der Sorten und sorgfältigere Pflege unseren gesamten Bedarf an Äpfeln, Birnen, Pflaumen, Kohl, Gurken usw. aus der heimischen Produktion zu decken.

Ähnlich wie beim Ackerbau ist es auch bei der Viehzucht; bei dieser stehen durchaus nicht überall die erzielten Resultate an Nährwerteinheiten in Fleisch oder Milch im richtigen Verhältnis zu der Menge an verfütterten Nährwerten. Durch systematischere Anwendung der erprobten Fütterungsgrundsätze könnte hier sicherlich viel mehr geleistet werden, und auch auf diesem Gebiete haben wir gerade durch den Krieg in bezug auf die richtige Verwertung der bekannten und die Anwendung bisher unbekannter oder wenig gebräuchlicher Futtermittel außerordentlich viel gelernt. Besonders rückständig ist unsere Landwirtschaft in bezug auf die Zucht von Kleintieren und Geflügel; auch hier könnte sehr vieles geschehen, es ist z. B. wirklich nicht notwendig, daß wir auch später noch wie bisher für 200 Millionen Mark Eier aus dem Auslande beziehen werden.

Unter Berücksichtigung aller dieser Möglichkeiten der Mehrerzeugung und auf Grund der schmerzlichen Erfahrungen der vier Kriegsjahre, in denen wir trotz aller Mängel unserer Produktion immer noch bestanden haben, können wir also mit voller Sicherheit sagen, daß das Ziel erreichbar ist, daß wir imstande sein werden, aus den Erträgnissen unseres Boden allein ohne wesentliche Zuschüsse aus dem Auslande soviel an Nährwerteinheiten zu erzielen, wie es der volle physiologische Bedarf unseres Volkes zur Aufrechterhaltung seiner Gesundheit und seiner Leistungsfähigkeit erfordert.

Aber in dieser Hoffnung liegt zugleich eine starke Einschränkung verborgen. Wir werden das erzeugen können, was das deutsche Volk wirklich braucht, aber wir werden nicht imstande sein, das in Menge und Art zu erzeugen, was das deutsche Volk vor dem Weltkriege verbraucht hat.

Ohne eine gewisse Abänderung und Umschaltung unserer Ernährungsgewohnheiten werden wir also das erstrebte Ziel: uns so gut wie gänzlich vom Auslande unabhängig zu machen, nicht erreichen können. Dieser gemachte Unterschied zwischen Bedarf und Verbrauch erfordert eine nähere Begründung.

Wir haben nämlich einerseits überhaupt zu viel an Nährwerten verbraucht und haben andererseits uns daran gewöhnt, gerade solche Nahrungsmittel mit besonderer Vorliebe zu verbrauchen, die in genügender Menge ohne erhebliche Zuschüsse vom Ausland nicht heranzubringen waren, nämlich vor allen Dingen Fleisch und Fett. Der Mehrverbrauch über den Bedarf hinaus ergibt sich, wenn man den physiologischen Bedarf unseres Gesamtvolkes nach den Normen der Ernährungsphysiologie berechnet.

Wohl der größte und schwerwiegendste Fehler, den wir gemacht haben, ist der, daß wir überhaupt zu viel verbraucht haben. Die Physiologie kann mit einer recht erheblichen Genauigkeit bestimmen, welche Menge an Eiweiß und an Gesamtnährwerten der Mensch bei seinem verschiedenen Körpergewicht in den verschiedenen Altersstufen und der verschiedenen Beschäftigung braucht. Mögen auch die Bestimmungen fehlerhaft sein, wenn sie sich auf einen relativ kleinen Kreis von Menschen beschränken, so gewinnen sie doch naturgemäß sehr erheblich an durchschnittlicher Genauigkeit, wenn sie sich auf ein Volk von 68 Millionen Köpfen erstrecken. Aus diesem Grunde werden die Berechnungen der Eltzbacherschen Broschüre wohl schwerlich weit fehl gehen, die ergeben haben, daß der wirkliche Verbrauch unseres Gesamtvolkes, berechnet auf die Gesamtnährwerteinheiten den Bedarf um nicht weniger als 59 Proz.

überschritten hat, auf reine Eiweißernährung dagegen um 44 Prozent. Diese Zahlen erscheinen auf den ersten Blick geradezu ungeheuerlich und wirken einfach unverständlich, wenn man bedenkt, daß es immerhin große Schichten der Bevölkerung gibt, die bisher nach ihrer eigenen Meinung recht kärglich sich ernähren mußten. In dieser subjektiven Ansicht liegen aber zwei Fehler verborgen. Erstens hat eine große Schicht von Deutschen tatsächlich viel mehr verzehrt als ihres Leibes Notdurft war: es wird ja von jeher dem Deutschen die Lust zum viel Essen als ein nationales Laster angerechnet. Dagegen stach natürlich die mangelhafte Ernährung anderer breiter Volksmassen unvorteilhaft ab. Aber auch bei dieser muß man bei näherer Betrachtung zu dem Urteil kommen, daß eine wirkliche physiologische Unterernährung nur in den seltensten Fällen vorhanden war, daß es vielmehr viel häufiger ein Gefühl der Unterernährung war, beruhend auf mangelhafter Qualität und mangelhafter Zubereitung der Nahrung. Eine nach den Nährwerteinheiten völlig ausreichende Nahrung kann ungenügend und unbefriedigend sein, wenn sie des nötigen Wohlgeschmackes und der nötigen Abwechslung ermangelt, und in diesem Punkte fehlt es allerdings, besonders bei der Ernährung des großstädtischen Arbeiters in höchst bedenklicher Weise. Es hat also sicher in weiten Kreisen einen wirklichen „Zuvielverbrauch" gegeben. Aber es wäre ein schwerer Irrtum anzunehmen, daß die gefundenen Zahlen des Mehrverbrauches nur auf einen wirklichen physiologischen und den Körperkräften zugute kommenden Mehrkonsum hinausliefe. In Wirklichkeit ist ein zwar unbekannter, aber sicherlich sehr erheblicher Anteil des Verbrauches dadurch bedingt, daß große Anteile der Nahrungswerte dem Menschen überhaupt nicht zugute gekommen, sondern verschleudert und verdorben sind. Die Zahlen der Produktion und der Einfuhr geben ja nur in großen Zügen das wieder, was überhaupt erzeugt und auf den Markt gebracht wird, nicht aber können sie ein Maß dessen geben, was wirklich auf den Teller und von dem Teller in den Magen kommt. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß ungeheure Werte an Nahrungsmitteln ungenützt zugrunde gegangen sind, und hier ist einer der wichtigsten Hebel, den man nach dem Kriege ansetzen muß, um unsere Volksernährung sicherer zu gestalten. Wir wissen z. B., daß allein von den Kartoffeln durch unzweckmäßige Aufbewahrung im Durchschnitt etwa 10 Prozent der Jahresernte verloren gehen. Auch beim Getreide und Gemüse, sowie bei Früchten sind es ganz bedeutende Ziffern, weniger beim Fleisch und der Milch, obgleich auch hier noch manches mangelhaft ist. Auch beim Fett sind sehr hohe Verluste gefunden worden (Rubner). In dieser Hinsicht ist noch sowohl durch Aufklärung wie auch durch großzügige Maßnahmen privater und auch öffentlicher Organisationen sehr vieles zu leisten. Durch größere Achtsamkeit der eigentlichen Produzenten, durch schnellere und bessere Transportbedingungen, durch pfleglichere Behandlung beim Großhändler und Kleinhändler, kurzum durch eine größere Sorgfalt, die sich auf die Behandlung des Materials vom Ackerboden weg bis in die Küche zu erstrecken hat, kann man unermeßliche Werte für die Volksernährung retten. Dazu kommen fernerhin sehr wichtige spezielle Maßregeln der Konservierung und Schonung des Materials, von denen insbesondere die Trocknung empfindlicher Teile, besonders bei Gemüse, Obst und Milch, sowie andere Konservierungsmethoden die größte Beachtung verdienen und in der Tat ja bereits während des Krieges erlangt haben. Hier ist wieder ein Weg gegeben, auf dem man zwar unter Anwendung ziemlich erheblicher Kapitalinvestitionen, aber auch mit durchaus gesicherter Rentabilität bereits ohne Schwierigkeit einen großen Teil des oben gedachten Problems wird lösen können, uns von der Einfuhr von Nahrungsmitteln unabhängiger zu machen.

In einem wichtigen Punkte aber werden voraussichtlich alle diese Bemühungen nur dann zum Ziele führen können, wenn gleichzeitig die Gewohnheiten der Volksernährung wiederum den neugeschaffenen Verhältnissen Rechnung tragen und sich anpassen. Es handelt sich um den Genuß von Fleisch und Fett, den zu befriedigen wir seit längerer Zeit in gewaltiger Weise dem Auslande tributpflichtig geworden sind, ohne daß wir die Möglichkeit haben, die entsprechenden Quantitäten durch Steigerung der Inlandproduktion restlos heranzuschaffen. Die Vorliebe breiter Volksschichten und insbesondere der Großstädter für den Fleisch- und Fettgenuß ist relativ jungen Datums und hat eine schnell steigende Tendenz verfolgt. Noch vor wenig mehr als zwanzig Jahren betrug der Fleischkonsum auf den Kopf der Bevölkerung jährlich etwa 26 kg, während er in den letzten Friedensjahren mit einem Konsum von etwa 54 kg alle anderen Völker der Erde hinter sich gelassen hat. Noch auffallender ist die Steigerung des Fettgenusses. Während etwa 1870 der tägliche Fettverbrauch eines erwachsenen Arbeiters rund 60 Gramm betrug, entfielen im Jahre 1912 auf den Kopf der Bevölkerung täglich rund 100 Gramm Fett, so daß man den Fettgenuß eines erwachsenen Arbeiters mindestens auf etwa 150 Gramm täglich anzusetzen hat. Diesem gewaltigen Verbrauch entsprechen die Summen, die wir für unsere Einfuhr haben zahlen müssen. Die Einfuhr an fertigen Fetten, insbesondere sibirischer Butter und amerikanischen Schweineschmalzes, sowie von Pflanzenfetten zur Margarinefabrikation usw. belief sich in den letzten Jahren auf rund eine halbe Milliarde Mark. Damit sind aber die Aufwendungen noch lange nicht erschöpft, denn wir haben auch unsere einheimische Fettproduktion an Milch, Butter, Fettkäse und Schweineschmalz nicht anders aufrechterhalten können, als durch die Einfuhr enormer Quantitäten ausländischer Kraftfuttermittel, von denen insbesondere die russische Gerste für die Schweinemast und Baumwollkuchen für die Fütterung der Rinder in Frage kommen. Im ganzen betrug unsere Einfuhr an ausländischen Futtermitteln für die Fleisch- und Fettproduktion

unseres Nutzviehes etwa 1 Million Tonnen Eiweiß und fast 5 Millionen Tonnen „Stärkewert"; im Geldwert zusammen rund anderthalb Milliarden Mark. Es entspricht dies rund 13 Prozent des Eiweißverbrauches und 10 Prozent des Stärkewertverbrauches unserer Nutztiere überhaupt. Diese Quantitäten an Futtermitteln durch die Mehrproduktion einheimischer Futtermittel vollkommen zu ersetzen, wird ausgeschlossen sein. Wir stehen also auch für die Zeit nach dem Kriege vor der unerbittlichen Notwendigkeit, unseren Viehbestand nicht ins ungemessene zu vergrößern, sondern ihn vielmehr auf einem Standpunkte zu fixieren, daß die Zahl der gefütterten Tiere im richtigen Verhältnisse steht zu den vorhandenen Futtermengen, wie sie unser einheimischer Boden hervorbringt, unter Zuziehung der immerhin nicht unbeträchtlichen Mengen an Kraftfuttermitteln, die wir trotz aller Schwierigkeiten wohl aus dem Auslande beziehen werden. Die Möglichkeiten der Viehzucht nach dem Kriege werden also erheblich bessere sein als während des Krieges, werden aber schwerlich in absehbarer Zeit wieder so unbeschränkt sein, wie in den letzten Friedensjahren. Sie werden vielmehr umgekehrt noch dadurch eingeschränkt werden müssen, daß eine große Menge von einheimischen Nährwerten, die wir in Friedenszeiten gewohnheitsmäßig dem Vieh überlassen haben, nunmehr dem wichtigeren Zwecke der direkten menschlichen Ernährung dienstbar gemacht werden müssen. Wir dürfen dabei die entscheidend wichtige und vielfach außer acht gelassene Tatsache nicht vergessen, daß mit jeder Umwandlung von Nährstoffen, die auch an sich dem Menschen dienlich sein könnten, in Produkte der Viehzucht, gleichgültig ob Fleisch, Milch oder Fett, ein untrennbarer dauernder und sehr erheblicher Verlust verbunden ist. Denn bei der Umwandlung pflanzlicher Nährstoffe in Fleisch, Fett oder Milch geht zum mindesten die Hälfte der Nährstoffe dauernd verloren, weil sie in unbrauchbarer Form im Harn der Tiere ausgeschieden wird; unter Umständen sind die Verluste noch viel größer. Die Verfütterung solcher Stoffe, die auch zur menschlichen Nahrung geeignet sind, insbesondere also von Getreide aller Art, an Nutztiere muß auf das Mindestmaß beschränkt werden. In Friedenszeiten sind sehr große Mengen von Getreide, wahrscheinlich über 3 Millionen Tonnen an das Vieh verfüttert worden; dies muß überhaupt aufhören.

Etwas anders steht die Sache bei den Kartoffeln. Von dieser Frucht sind unsere durchschnittlichen Ernten so groß, daß auch nach Abzug der für das Saatgut und die industrielle Verwertung notwendigen Mengen nur etwa die Hälfte für die direkte menschliche Ernährung dienen kann, nämlich je nach dem Ausfall der Ernte 15 bis 20 Millionen Tonnen; der Rest steht auch in zukünftigen Zeiten als wesentliches Fundament für die Viehfütterung zur Verfügung. In jedem Fall muß also unsere Tierhaltung sich nach diesen Bedingungen richten, und die dadurch etwa erfolgte Verminderung hätte sich in erster Linie, wie ja auch die Kriegszeit gezeigt hat, auf die Schweine zu erstrecken, weil diese in der Hauptsache mit einer Nahrung gefüttert werden müssen, die auch zur direkten menschlichen Ernährung tauglich ist. Weniger dürfte diese Beschränkung die Rinderzucht treffen, da diese Wiederkäuer in weitaus größerem Maße als das Schwein in der Lage sind, Dinge zu verzehren, die der Mensch nicht verzehren kann, vor allen Dingen Heu, aufgeschlossenes Stroh und Abfälle der landwirtschaftlichen Produktion aller Art. Außerdem hat sich herausgestellt, daß auch der Umwandlungsverlust bei der Milchproduktion erheblich kleiner ist als bei der Bildung von Schweinefett und -fleisch. Es unterliegt also gar keinem Zweifel, daß das wesentlichste Problem der Anpassung der Volksernährung an die Zeit nach dem Kriege eine erhebliche Beschränkung des Fleisch- und Fettgenusses auf längere Zeit hinaus sein wird.

Dem zu erwartenden Defizit infolge Beschränkung unseres Außenhandels und darum unserer Einfuhr steht nun eine einzige erhebliche Größe gegenüber, nämlich die Tatsache, daß wir aller Voraussicht nach gezwungen sein werden, einen erheblich größeren Teil unseres Rübenzuckers als vor dem Kriege selbst zu verwenden. In den letzten Friedensjahren ging ungefähr die Hälfte unserer Gesamtproduktion an Rübenzucker, nämlich etwa eine Million Tonnen in das Ausland, und zwar zum überwiegenden Teile nach England. Es ist recht unwahrscheinlich, daß diese große Ausfuhr von Zucker auf die Dauer bestehen bleiben wird. Ganz abgesehen von dem zu erwartenden feindlichen Verhalten Englands unserem Export gegenüber, haben sich die Engländer gewöhnt, während des Krieges den deutschen Rübenzucker durch den aus den Tropen eingeführten Zucker aus Zuckerrohr systematisch zu ersetzen. Dies Bestreben wurde dadurch unterstützt, daß die Produktion an Rohrzucker in den Tropen bereits in den letzten Jahren vor dem Kriege außerordentlich gewachsen ist und nach Absatz drängte. Wir müssen also damit rechnen, den größeren Teil der genannten 1 Million Tonnen Zucker mehr im Lande zu verbrauchen. Der naheliegende Gedanke, lieber die Produktion an Rüben einzuschränken zugunsten anderer Ackerfrüchte, ist bei genauerer Untersuchung abzulehnen. Es gibt keine Bodenfrucht, die auch nur annähernd so große Werte an Nährstoffen für Tier und Menschen auf dem gleichen Areal liefert als die Zuckerrübe, wenn sie genügende Pflege und genügende Düngung bekommt. Neben dem eigentlichen Zucker und der Melasse liefert sie nämlich in den Blättern und in den Abfällen der Zuckerfabrikation selbst außerordentlich wertvolle Futtermittel, die auch in Zukunft nicht zu entbehren sein werden. Wir dürfen also die Produktion keinesfalls beschränken, eher noch verstärken, und müssen eben mehr Zucker verbrauchen. In dieser Hinsicht ist nun von großem Interesse, daß der Zucker infolge seiner physiologischen Nährstoffeigenschaften besser als irgend etwas anderes imstande ist, die Fette in ihrer physiologischen Bedeutung zu ersetzen. Man kann aussagen, daß 2 Gramm Zucker für alle praktisch

vorkommenden Fälle imstande sind, dasselbe zu leisten, wie 1 Gramm Butter. Es wird also eine der wichtigsten Umstellungen der Lebensgewohnheiten sein, in weitem Maße den Mangel an Fett durch die Zubereitung süßer Speisen zu ersetzen.

Im allgemeinen kann man also konstatieren, daß durch unsere zukünftige Volksernährung ein stark vegetarischer Zug gehen muß, soll das erstrebte Ziel erreicht werden.

Die Hauptgrundlage der täglichen Nahrung werden nicht mehr, wie in den letzten Friedenszeiten, namentlich bei den Großstädtern Fleisch und Fett sein, vielmehr Brot, Kartoffeln, Milch, Käse, Obst und Gemüse aller Art, daneben aber und insbesondere für die heranwachsende Bevölkerung die Heranziehung von süßen Speisen der verschiedensten Bereitung. Die notwendigen Mengen an Fleisch und Fett werden uns in kommenden Friedenszeiten nicht mangeln, aber der übermäßige Gebrauch, der in weiten Kreisen von diesen Nahrungsmitteln gemacht worden ist, wird nicht weiter befriedigt werden können.

Wir brauchen darüber keinerlei Sorge zu haben, denn wir kehren damit zu den Gewohnheiten unserer Großväter zurück, die sich dabei sehr wohl gefühlt haben[2]). Genügende Ernährung in physiologischer Hinsicht ist eine Notwendigkeit, soll ein Volk solche Arbeit leisten, wie wir es vor dem Kriege getan haben und nachher noch mehr tun werden. Aber die physiologischen Gewohnheiten eines Volkes kommen und gehen und können wieder rückgängig gemacht werden und müssen wieder rückgängig gemacht werden, wenn so große Dinge auf dem Spiel stehen, wie dies nach dem Kriege der Fall sein wird.

---

## Das Wirtschaftsleben Bulgariens.

Von Prof. Dr. Kurt Hassert-Dresden.

Schon vor Ausbruch des Weltkrieges hatte der deutsche „Drang nach dem Osten", wie unsere Gegner die Ausbreitung des politischen und wirtschaftlichen Einflusses der Mittelmächte im Orient nannten, auf der Balkanhalbinsel sichtliche Fortschritte gemacht, und künftighin wird er dort im Rahmen des neuen mitteleuropäischen Staatenblockes noch nachhaltiger werden. Namentlich Bulgarien, das sich immer mehr zum größten Balkanstaate aufgeschwungen hat, eröffnet den Mittelmächten ein aussichtsreiches Betätigungsfeld, wie umgekehrt Deutschland viel mehr als bisher ein Abnehmer bulgarischer Erzeugnisse werden dürfte. Doch muß man sich andererseits vor einer Überschätzung der gebotenen Entwicklungsmöglichkeiten hüten, und da die unter den Einwirkungen des Krieges neuerdings eifrig gepflegte Auslandskunde nicht zum wenigsten zu besserem wirtschaftlichem Verständnis der Völker beitragen soll, so sei unter diesem Gesichtspunkte das Wirtschaftsleben Bulgariens kurz betrachtet.

Als der Berliner Kongreß 1878 das zunächst noch unter türkischer Oberhoheit stehende Fürstentum Bulgarien schuf, umfaßte es 64 000 qkm Fläche mit noch nicht 2 Millionen Einwohnern. Beim Eintritt in den Weltkrieg hatte das inzwischen zum unabhängigen Königreich gewordene Land seinen Flächeninhalt fast verdoppelt (113 000 qkm), und die Bevölkerung war trotz starker Abwanderung der Mohammedaner und Griechen auf 5 Millionen Köpfe gestiegen. Auch eine nicht unerhebliche Auswanderung der bulgarischen Landbevölkerung nach Amerika (im Jahresdurchschnitt 10 000 Köpfe) war zu verzeichnen, die aber durch den Zuzug von Stammesgenossen aus den unter griechische und serbische Herrschaft gekommenen Provinzen der europäischen Türkei wieder ausgeglichen wurde. Jedenfalls war Bulgarien der größte und volkreichste Balkanstaat geworden und hat nunmehr auch die ihm von Rumänien entrissenen Grenzstriche der Dobrudscha in erweitertem Umfange zurückerhalten[1]). Vor allem aber hat es seine Hand auf das heiß begehrte, vorwiegend von Bulgaren bewohnte Mazedonien gelegt, dessen Eroberung schon der Balkankrieg gegolten hatte. Wenn die bulgarischen Kriegsziele durch die Einverleibung der gesamten Dobrudscha und ganz Mazedoniens Verwirklichung finden, so würde das neue Reich rund 200 000 qkm Fläche (= $^2/_3$ Preußens) mit über 8 Millionen Einwohnern (mehr als Rumänien) besitzen und damit in jeder Beziehung das führende Land der Südosthalbinsel werden. Seine Volksdichte bleibt allerdings noch hinter dem europäischen Durchschnitt (52,7 Köpfe auf 1 qkm) zurück. Dank hoher Geburtenziffer bei mittlerer Sterblichkeitsziffer ist jedoch Bulgarien noch eines erheblichen Menschenzuwachses fähig, der freilich durch die Blutopfer der letzten Kriege — seit sechs Jahren befindet sich das Königreich fast ununterbrochen im Kriegszustande — einen empfindlichen Rückschlag erfahren hat. Er dürfte indes bald wieder ausgeglichen werden, und bei dem reichlich vorhandenen Grund und Boden ist die Gefahr einer Übervölkerung für lange Zeit nicht zu befürchten. Große Hoffnungen setzt man namentlich auf das fruchtbare, aber noch sehr vernachlässigte Mazedonien als Kultur- und Siedlungsland.

Bulgarien ist überwiegend ein Berg- und Hügelland, dessen Gebirge zum Teil die Waldgrenze überragen (Mussala 2924 m). Sie haben aber insofern wirtschaftliche Bedeutung, als sie nicht arm an Mineralschätzen sind, ausgedehnte Waldungen tragen und in ihren gefällreichen Bergflüssen ergiebige Wasserkräfte für gewerbliche Zwecke und für künstliche Berieselung darbieten. Obendrein ist der in westöstlicher Richtung verlaufende Balkan im Verein mit den Rhodopen eine ausgeprägte Klimascheide. Wie ein schützender Wall halten beide Gebirge die eisigen Nordwinde,

---

[2]) Unsere Großväter führten aber auch in der Regel ein viel ruhigeres und nicht entfernt so arbeitsreiches Leben als wir. Die Red.

[1]) Am 30. Juni 1917 wurden auf 123 702 qkm Gesamtfläche 5 517 700 Einwohner — 44,6 auf 1 qkm — gezählt.

die während des Winters aus den südrussischen Steppen herauswehen, und das gegensatzreiche Kontinentalklima Donau-Bulgariens von Süd-Bulgarien fern, das bereits unter dem Einflusse des milden, warmen Mittelmeerklimas steht.

An Tälern, Becken und Ebenen, den Hauptstätten des Ackerbaues, ist kein Mangel. Die wasserarme und mit Ausnahme des großen Waldes von Deli Orman waldarme, aber wegen ihrer mächtigen Lößdecke überaus fruchtbare nordbulgarische Tafel, d. h. die von den nordwärts gehenden Flüssen tief zerschnittene Abdachungsfläche zwischen Balkan und Donau einschließlich der Dobrudscha, kann als die Kornkammer des Landes bezeichnet werden. Ungleich vielseitiger sind die landwirtschaftlichen Erträge Süd-Bulgariens, dessen größte Ebenen die Maritza- und Tundschaniederung sind. Hier gesellen sich zum Getreide, Wein und Obst der Oliven-, Sesam- und Mohnbau, die Maulbeerbaumkultur und Rosenzucht. Aus den Rosen von Kasanlyk und Karlowo wird als einer der wertvollsten Ausfuhrgegenstände das berühmte, aber mancherlei Verfälschungen ausgesetzte Rosenöl und Rosenwasser gewonnen. Die sumpfigen Auen tragen Reisfelder, und die im Balkankriege neu erworbenen ägäischen Küstenlandschaften gehören zu den hervorragendsten Tabakländern Europas. Gilt doch der Tabak von Xanthi als das feinste und am teuersten bezahlte europäische Erzeugnis. Rechnet man die im Weltkriege besetzten Gebiete der Dobrudscha und Mazedoniens mit ein, so ist Bulgarien mit einem jährlichen Durchschnittsertrage von 200—250 000 Doppelzentnern der zweite Tabaklieferant unseres Erdteils, und da nur der fünfte Teil der Erzeugung im Lande selbst verbraucht werden kann, so bleibt ein erheblicher Überschuß für die Ausfuhr übrig. Gleiches dürfte künftighin vom Gemüse gelten, da Bulgarien bei entsprechender Ausgestaltung der Absatzmöglichkeiten uns den größten Teil des Frühgemüses abgeben könnte, das wir bisher aus Italien bezogen. Als geschickte Gemüsegärtner sind die Bulgaren auf der ganzen Balkanhalbinsel gesucht und wandern in dieser Eigenschaft jährlich zu vielen Tausenden vorübergehend nach Rumänien und Österreich-Ungarn aus[2]). Die ägäischen Küstengebiete und die geschützten Talbecken Ost-Rumeliens sind wegen ihres trockenheißen Sommers auch zum Baumwollbau geeignet, der allerdings vor dem Kriege ohne Bedeutung war. Der Weinbau hat durch Schädlinge schwer gelitten, und die Behandlung des Weines läßt viel zu wünschen übrig. Die Kartoffel tritt trotz guter Vorbedingungen für ihr Gedeihen noch ganz zurück. Dagegen breitet sich der Anbau der Zuckerrübe aus, die in fünf Zuckerfabriken verarbeitet wird.

Bulgarien ist ein ausgesprochen landwirtschaftlicher Staat. Seine Ausfuhr entfällt zu 80 Prozent auf Erzeugnisse des Bodenbaues und der Viehzucht, und 77 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung sind, weitaus überwiegend in klein- und mittelbäuerlichen Betrieben, landwirtschaftlich tätig, während der Großgrundbesitz ganz zurücktritt. Doch wird auf diesen auch für die Zukunft wichtigsten Zweig der heimischen Volkswirtschaft noch wenig Sorgfalt und Kapital verwendet. Die Bauern halten zäh am Althergebrachten und Veralteten fest, so daß der Bodenbau trotz aller Förderung seitens der Regierung und trotz unverkennbarer Fortschritte noch sehr verbesserungsbedürftig und ungeachtet ansehnlicher Erntemengen noch sehr erweiterungsfähig ist. Das geht daraus hervor, daß auf 1 ha Weizen-, Gersten-, Roggen- und Haferland erst ein Ernteertrag von 22,2 Zentnern gegen 36,8 Zentner im Deutschen Reiche entfällt. Vor allem muß zur Steigerung der Erntemenge die land- und forstwirtschaftlich überhaupt noch nicht herangezogene Fläche, die etwa ein Drittel des Landes innerhalb seiner alten Grenzen vor 1912 ausmacht, in Benutzung genommen werden. Dann ist die extensive Wirtschaftsweise und die allgemein übliche, landverschwenderische Dreifelderwirtschaft durch intensive Kultur mit ausgiebiger Düngung und geregelter Fruchtwechselwirtschaft zu ersetzen. Endlich müssen fachgemäße Betriebsarten und vervollkommnete Ackergeräte in viel größerem Umfange als bisher zur Verwendung kommen. Immerhin ist in dem zehnjährigen Zeitraume von 1901 bis 1911 (letztes normales Friedensjahr Bulgariens) die Einfuhr von Pflügen und landwirtschaftlichen Maschinen von 477 000 Lewa (Francs) auf 3¾ Millionen Francs emporgeschnellt, so daß sich unserer hoch entwickelten Industrie landwirtschaftlicher Maschinen trotz des österreichischen Wettbewerbes gute Aussichten eröffnen.

Obwohl die Bulgaren von Hause aus ein Hirtenvolk waren, in deren Wirtschaftsleben der Viehreichtum noch heute eine Hauptrolle spielt, herrschen bei der Viehzucht ebenso urtümliche Methoden wie beim Ackerbau. Für Rasseveredlung und Pflege geschieht wenig, weshalb der Viehstand geringwertig ist. An die Verbesserung der Weiden wird kaum gedacht, Stallfütterung findet nur im Winter und lediglich zum Durchhalten des Stammviehes statt, und der Anbau von Futterpflanzen beginnt sich erst einzubürgern. Unter den vierfüßigen Haustieren (1910: 13¼ Millionen Stück) gibt es nicht weniger als 8,7 Millionen Schafe. Schafe und Ziegen, die wichtigsten Nutztiere der Balkanvölker, sind aber stets ein Zeichen extensiver Viehwirtschaft, weil ihre Aufzucht sich nur beim Vorhandensein großer Weideflächen lohnt, die in Bulgarien noch ein volles Drittel des Landes einnehmen und eine halbnomadische Wanderwirtschaft — im Sommer im Gebirge, im Winter in der Ebene — hervorgerufen haben. Die Viehhaltung dient in erster Linie der Milch- und Käseversorgung der Bevölkerung. Für die Ausfuhr dagegen kommt außer Wolle und Häuten im wesentlichen bloß ein Nebenbetrieb, die Hühnerzucht, in Betracht, indem der Eierversand — freilich auf Kosten und zum Schaden des inländischen Verbrauches —

[2]) Nicht minder geschätzt sind die wandernden bulgarischen Maurer und Zimmerleute.

so zugenommen hat, daß er 1912 14 Millionen Francs wertete. Allein das Deutsche Reich nahm Eier im Werte von mehr als 11 Millionen (1912 13,6 Millionen) Francs ab. Bienen- und Seidenraupenzucht zeigen dank staatlicher Unterstützung einen erfreulichen Aufschwung. Noch sehr entwicklungsfähig ist die Küstenfischerei. Im Golfe von Burgas wird besonders der Makrelenfang getrieben.

Der Wald wird recht schlecht behandelt, ja geradezu raubbaumäßig ausgenutzt, so daß es fast ein Wunder ist, wenn trotz aller Verwüstungen durch Türken und Bulgaren noch 29 Prozent des Landes bewaldet sind. Aber die Forsten gehören nur zu einem Drittel dem Staate und zur Hälfte den Gemeinden, die mit dem wertvollen Naturgeschenk so wenig sorgsam umgehen, daß in den dichter bewohnten Gebieten weite Flächen völlig waldlos sind. Weil die großen Forsten sich meist in den Schutz des entlegenen, schwer zugänglichen Hochgebirges zurückgezogen haben, so müssen für die stark angewachsene Holzverarbeitung und Bautätigkeit erhebliche Nutzholzmengen eingeführt werden.

Bulgariens Boden birgt mannigfache Erz- und Minerallagerstätten, vornehmlich Kupfer-, Eisen-, Blei-, Zink- und Manganerze, sowie Stein- und Braunkohlen. Allein der einst blühende Bergbau kam zur Türkenzeit fast ganz zum Erliegen. Nur die Magneteisenkörner, die man aus dem Flußsande des oberen Isker wusch, wurden bis in die Gegenwart hinein in den primitiven Schmelzöfen von Samokow verhüttet. Jetzt ist auch dieser Betrieb fast eingegangen, weil er unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr lohnt, seit der Bahnbau die Eiseneinfuhr billiger gestaltet. Um so größere Bedeutung für die Zukunft dürften Kupfer und Kohle haben. Hochprozentige Kupfererze werden vor allem bei Plakalnica abgebaut, während Kohlengruben teils vom Staate, teils von ausländischen Gesellschaften in Pernik (1914 390 000 t) und Bobovdol bei Sofia und in der Umgebung von Trevna gefördert werden. Obwohl nun die kohlenhungerige Großindustrie noch nicht sehr stark entwickelt ist und die einheimische Gewerbtätigkeit sich in ausgedehntem Maße auf die vorhandenen Wasserkräfte stützt, während die Bevölkerung als Brennstoff meist Holz verwendet, muß Bulgarien die Hälfte seines Kohlenbedarfes aus dem Auslande beziehen. Daher wäre schon viel erreicht, wenn die fremden Zufuhren durch ausgiebigere Ausbeute der billigeren einheimischen Kohle ausgeschaltet werden könnten. Das Salz, das fast ausschließlich durch Verdunstung des Meerwassers in den Seesalinen längs der pontischen und ägäischen Küste gewonnen wird, genügt nicht für die Nachfrage und muß aus den reichen Steinsalzlagern des Nachbarlandes Rumänien ergänzt werden. Endlich gehört Bulgarien infolge der starken tektonischen Störungen des Gebirgsbaues zu den an Mineralwässern reichsten Ländern Europas. An 80 Orten gibt es über 900 warme und kalte Mineralquellen, die jedoch noch zu den ungehobenen Schätzen des Landes gerechnet werden müssen. Der Weltkrieg wird aber auch auf bergbaulichem Gebiete Wandel schaffen und deutschem Kapital Gelegenheit geben, sich mehr als bisher den unterirdischen Reichtümern Bulgariens zuzuwenden.

Unter der Herrschaft des Halbmondes war in Bulgarien die Industrie unbekannt. Handwerk und Hausgewerbe waren — allerdings zu erstaunlicher Kunstfertigkeit entwickelt — neben der Landwirtschaft die hauptsächlichsten Erwerbszweige, die namentlich in Weberei und Lederarbeit hervorragendes leisteten. Sie wurden jedoch im Zeitalter des Eisenbahnbaues durch den übermächtigen Wettbewerb der billigen fremden Fabrikerzeugnisse ganz in den Hintergrund gedrängt und gingen allmählich zur Großindustrie über, die sich aus kleinen Anfängen in langsamem, aber stetigem Fortschritt entwickelt hat. Dank den vorhandenen Erzen, Kohlen und Wasserkräften und dem Reichtum an pflanzlichen und tierischen (Wolle, Häute) Rohstoffen besitzt sie alle Voraussetzungen für die gedeihliche Weiterentfaltung aller derjenigen Fabrikationszweige, die in der Landesnatur fest begründet sind und auf der Veredelung der bodenständigen Erzeugnisse beruhen. Weil überdies die einzelnen Landesteile sich wirtschaftlich und klimatisch gut ergänzen, so hat das Königreich den Vorzug, in der Verarbeitung der für die Gewerbtätigkeit und die Lebenshaltung der Bewohner wichtigsten Rohprodukte eine geschlossene Volkswirtschaft zu bilden. Diese wirtschaftliche Selbstgenügsamkeit oder Autarkie wird namentlich dann bedeutungsvoll, wenn Kriege ein Land von allen Zufuhren absperren und es auf die Ausnutzung seiner eigenen Hilfsquellen beschränken. Ferner hat Bulgariens Industrie noch nicht nötig, zu stark auf den Absatz ins Ausland bedacht zu sein, weil im Lande selbst eine lebhafte Nachfrage nach Fabrikaten besteht. Da der Staat auch durch Industrieförderungsgesetze mit Steuererleichterungen, Geldbeihilfen und Zollmaßnahmen tatkräftig eingegriffen hat, so weist die bulgarische Industrie bereits eine erfreuliche Vielseitigkeit auf. 1912 gab es 381 private und 8 staatliche Betriebe mit einem jährlichen Produktionswerte von 115 Millionen Lewa, 16 000 Arbeitern und Kraftmaschinen mit einer Gesamtleistung von 32 500 Pferdestärken gegen 166 kleine Betriebe mit 6679 Arbeitern und 8992 Pferdestärken vor dem Jahre 1905. Obenan steht, entsprechend der volkswirtschaftlichen Gestaltung, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel. In beträchtlichem Abstande folgen die Wolleverarbeitung als ältestes einheimisches Gewerbe, die ebenfalls auf dem Viehreichtum beruhende Lederbereitung, die Holzverarbeitung, Zuckergewinnung und Seifensiederei. Dagegen vermag die Metall- und Glasindustrie nicht recht emporzukommen.

Trotz der erfreulichen Mannigfaltigkeit, die das Bild des bulgarischen Gewerbefleißes darbietet, sind aber noch lange nicht alle Industriezweige vertreten, die im Lande erfolgreich arbeiten

könnten. Man darf auch nicht vergessen, daß die wirtschaftliche Stärke Bulgariens für alle Zukunft in seiner Bedeutung als Lieferant landwirtschaftlicher Rohstoffe liegt. Das geht schon daraus hervor, daß Bergbau und Gewerbe nur 11,6 Proz. der erwerbstätigen Bevölkerung beschäftigen. Dennoch hat sich die junge bulgarische Industrie im Kriege als durchaus leistungsfähig erwiesen und durch umfangreiche Staatsaufträge eine gewaltige Förderung erfahren. Für ihre weitere Entwicklung bedarf sie allerdings fremden Kapitals, das sich bisher gegen bulgarische Industrieunternehmungen sehr zurückhaltend gezeigt hat. Da sich das ohnehin geldarme Land seit dem Balkankriege mit einer schweren finanziellen Bürde belastet hat, so muß an die Ausbeutung aller erschließbaren Einnahmequellen herangegangen werden.

Wirtschaftlicher Fortschritt ist ohne Ausgestaltung des Verkehrswesens nicht denkbar. Diese Voraussetzung war für Bulgarien um so wichtiger, als es bei seiner Neugründung ein Land mit gänzlich unentwickelten Verkehrsverhältnissen war. Abgesehen von der die Nordgrenze bildenden Donau und der durch Regulierungsarbeiten verbesserungsfähigen Maritza kommen die Flüsse wegen ihrer durch die mäßigen Niederschläge und durch die sommerliche Schneearmut der Gebirge bedingten geringen Wasserführung, ihres starken Gefälles und ihrer großen Wasserstandsschwankungen als Binnenschiffahrtsstraßen nicht in Betracht. An Landstraßen sind aber außer 3330 km guter Kunststraßen nur mittelmäßige oder schlechte Wege vorhanden, so daß der Eisenbahnbau unabweisbar wurde. Ihm bereitet jedoch das schluchtenreiche Bergland vielfache Schwierigkeiten, zumal der — erst von zwei Querbahnen überschrittene — Balkan Nord- und Südbulgarien auch verkehrsgeographisch voneinander scheidet. Trotzdem hat das Königreich sich in verhältnismäßig kurzer Zeit ein den dringendsten Anforderungen genügendes Netz eingleisiger Staatsbahnen von (1916) 3028 km Gesamtlänge geschaffen, zu dem während des Weltkrieges in den besetzten Gebieten ein umfangreiches System voll- und schmalspuriger Militärbahnen hinzugekommen ist. Auch das Post- und Telegraphenwesen hat sich gut entwickelt. Denn während es 1879 erst 27 Post- und Telegraphenämter mit 107 Beamten und einem Telegraphennetz von 1630 km Linienlänge (2582 km Drahtlänge) gab, waren 1914 über 2500 Post- und Telegraphenanstalten samt einem Telegraphennetz von 5956 km Linienlänge (18 754 km Drahtlänge) vorhanden. Außerdem besteht zwischen allen größeren Orten Fernsprechverbindung, und auf vielen Strecken ist ein regelmäßiger Kraftwagenverkehr eingerichtet.

Dem Außenhandel stehen außer einigen international wichtigen Bahnlinien, besonders der bulgarischen Strecke der Orientbahn Belgrad—Sofia—Konstantinopel, die Donau und die Seeschiffahrt zur Verfügung. Obwohl die Donau nur Grenzstrom ist, war sie stets eine von zahlreichen Flußhäfen umsäumte Hauptverkehrsstraße, die nach dem Anschlusse Bulgariens an die Mittelmächte erhöhte Bedeutung gewonnen hat. Ursprünglich berührte Bulgarien allein das Schwarze Meer, wo die modern ausgebauten Häfen Varna und Burgas seine wichtigsten Handelsvermittler sind. Durch die Erwerbung des ägäischen Küstenlandes hat aber die Verkehrslage eine ungemeine Verbesserung erfahren. Denn wenn auch hier die Häfen Dede Agatsch und Porto Lagos erst noch zu brauchbaren Ankerplätzen umgestaltet werden müssen, so besitzt Bulgariens Seehandel nunmehr einen unmittelbaren Zugang zum Mittelmeer und ist nicht mehr auf die Durchfahrung der leicht zu sperrenden Meerengen des Bosporus und Hellespont, der einzigen Ausgangspforte aus dem Schwarzen Meer, angewiesen. Den Außenhandel zur See besorgen fast ausschließlich fremde, meist österreichische Schiffe, da die bulgarische Handelsflotte noch klein ist und erst eine Dampfschiffahrtsgesellschaft in Varna besitzt.

Mit dem Aufschwunge des Verkehrs- und Wirtschaftslebens hat als dessen feinfühliger Gradmesser auch der bulgarische Außenhandel erheblich zugenommen. Von 1886, seit der Vereinigung mit Ostrumelien, bis 1911 ist sein Wert von 102 Millionen Lewa auf 384 Millionen Lewa, also auf mehr als das $3^1/_2$ fache, gestiegen. Davon entfielen 184 Millionen auf die Ausfuhr und 200 Millionen auf die Einfuhr. In den einzelnen Jahren zeigten allerdings die Zahlen starke Schwankungen sowohl in ihrer absoluten Höhe wie im Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr, weil in überwiegend landwirtschaftlichen Ländern der Wechsel von guten und schlechten Ernten von entscheidendem Einflusse auf die Einkaufs- und Verkaufskraft der Bevölkerung ist und damit auch die Stärke des Außenhandels und die staatliche Finanzlage bestimmt[3]). Bulgariens Ausfuhr besteht zu mehr als $^3/_4$ aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen, und zwar weitaus überwiegend aus Weizen — der Mais, die zweitwichtigste Getreideart, dient in erster Linie als Volksnahrung —, Weizenmehl und tierischen Nahrungsmitteln. Da aber diese Produkte für die Lebenshaltung der eigenen Bewohnerschaft hochwichtig sind, so erfolgte die Ausfuhrzunahme nicht zum wenigsten auf Kosten des inländischen Verbrauches. Diese Tatsache erscheint nicht unbedenklich, weil durch die übermäßig gesteigerte Ausfuhr die im Lande selbst zurückbleibenden Brotstoffe über Gebühr verringert werden. Für die Einfuhr nach Bulgarien kommen in erster Linie Fabrikate in Betracht, denen sich in weitem Abstande Halbfabrikate und Rohstoffe für industrielle Verarbeitung, dazu Kohlen und Petroleum anreihen.

Die lebhaftesten Handelsbeziehungen unterhält Bulgarien mit Österreich-Ungarn, dem Deutschen

[3]) 1912 wertete der Außenhandel 369,5 Millionen, 1913 unter den Nachwirkungen des Balkankrieges bloß 282,6 Millionen und 1914 395,9 Millionen Lewa, wobei die Einfuhr stets erheblich größer als die Ausfuhr war.

Reiche, Großbritannien und der Türkei. Neuerdings hat der deutsche Handel immer mehr Boden gewonnen und jeden anderen Wettbewerb überholt. In der Einfuhr nach Bulgarien behauptet allerdings die Donaumonarchie dank ihrer Nachbarlage und ihrer entwickelten Volkswirtschaft als Handelsvormacht auf dem Balkan nach wie vor die Oberhand. Unmittelbar hinter ihr folgt aber nach Überflügelung Großbritanniens Deutschland, das in der Reihe der bulgarischen Ausfuhrländer unter Überflügelung der Türkei an die erste Stelle gerückt ist und seit den letzten Jahren im bulgarischen Außenhandel obenan steht. Stieg doch der Wert unserer Einfuhr nach Bulgarien 1886—1912 von 21, Millionen auf 43,5 Millionen und derjenige der Ausfuhr Bulgariens nach Deutschland von 90 000 auf 24,6 Millionen Lewa! Bulgarien nimmt aber unter den vier christlichen Balkanstaaten im Außenhandel den ersten Platz ein. Es hat sich in wenigen Jahrzehnten aus einer vernachlässigten und völlig zurückgebliebenen türkischen Provinz zu einem von neuzeitlichem Geiste erfüllten selbständigen Staate emporgeschwungen, der auf seine politischen und militärischen Erfolge eben so stolz sein kann wie auf seine kulturlichen und wirtschaftlichen Leistungen. Diese schnelle und stetige Entwicklung erklärt die Bedeutung, die Bulgarien schon vor dem Weltkriege besaß und die es als künftiger Kernstaat der europäischen Südosthalbinsel in noch viel höherem Maße für die Mittelmächte gewinnen wird. Möge deutsches Kapital und deutscher Unternehmungsgeist die hoffnungsvollen Aussichten, die sich der bulgarischen wie unserer eigenen Volkswirtschaft darbieten, nicht ungenutzt lassen!

Für eingehendere Orientierung seien genannt:

A. Ischirkoff: Bulgarien, Land und Leute. Leipzig 1916/17.

H. Kassner, Bulgarien, Land und Volk. 2. Auflage, Leipzig 1918.

W. K. Weiß-Bartenstein: Bulgariens Volkswirtschaft und seine inneren Entwicklungsmöglichkeiten. Berlin 1918.

---

## Der wirtschaftliche Wiederaufbau Polens.

Von Dr. Adolf Grabowsky.

(Schluß.)

Viel schwerer scheint die Frage der Rohstoffbeschaffung. Kürzlich erschien in den „Polnischen Blättern“ ein Artikel über die Zukunft der polnischen Textilindustrie. Der Verfasser kam zu einem außerordentlich pessimistischen Ergebnis, namentlich im Hinblick auf die Beschaffung von Baumwolle und Wolle. Sie seien nur in den Ententeländern vorhanden, außerdem im begrenzten Umfange in Kleinasien und in Turkestan. Das ist nicht zu bestreiten. Man weist darauf hin, daß genau dieselben Schwierigkeiten auch für die deutsche Textilindustrie bestehen und meint, daraus ergäbe sich, daß Deutschland zunächst so sehr mit eigenen Schwierigkeiten belastet sei, daß es nicht auch für andere eintreten könne. Aber die Rohstoffrage läßt sich von der Kapitalfrage gar nicht trennen. Hat Deutschland kapitalistische Interessen in Polen, so wird es alles daran setzen, daß seine Einlagen auch gehörig verzinst werden. Dazu gehört in erster Reihe die Sorge um die Rohstoffbeschaffung für die polnische Industrie. Polens Sorge ist dann Deutschlands Sorge. Der Artikel über die Zukunft der polnischen Textilindustrie erklärt, selbst wenn Rohstoffe zu erlangen seien, so werde Polen sie doch bezahlen müssen, das aber sei kaum möglich, da Polen dann Forderungen an fremde Länder besitzen müsse. Gewiß — auf diesem Wege läßt sich eine Bezahlung der Rohstoffe nicht durchführen. Die polnische Landwirtschaft kann nichts exportieren, sie muß erst einmal stark genug werden, um überhaupt den Eigenbedarf des Landes befriedigen zu können; die polnische Industrie ist erst recht zum Export unfähig, da sie sich maschinell neu aufbauen muß und da sie zudem notwendige Rohstoffe nicht zur Hand hat. Es bleibt also nur der Weg, daß zu allererst die Kapitalbefruchtung von seiten Deutschlands — und natürlich auch soweit möglich Österreich-Ungarns — eintritt und daß dann Polen auf Grund der so entstandenen Interessengemeinschaft Berücksichtigung beim Rohstoffbezug findet.

Ist solche Interessengemeinschaft nicht von vornherein gegeben, so ist Polen ja auch hilflos in bezug auf den Absatz. Wir haben gesehen, daß Rußland auf lange Zeit für Polen als Absatzmarkt nicht in Betracht kommt. Also kann der Absatz nur durch gütliche Vereinbarung mit den Zentralmächten erfolgen. Diese gütliche Vereinbarung setzt aber voraus, daß die Zentralmächte an Polen wirtschaftliches Interesse nehmen, daß sie kapitalistisch mit ihm verbunden sind. Gemeinsame Interessen — das ist die Hauptsache. Mit Recht betont der Verfasser des Artikels über die polnische Textilindustrie, daß das Wirtschaftsleben keine Sentimentalitäten kenne. Zusammen mit der Neuordnung des mitteleuropäischen Wirtschaftslebens wird auch das polnische Wirtschaftsleben geregelt werden müssen. Es braucht ja kein Wort darüber verloren zu werden, daß die Zentralmächte bis zum äußersten warenhungrig sind, daß also eine Einfuhr von Waren aus Polen grundsätzlich uns gelegen käme. Aber wie schon angedeutet, irgendwelche Konkurrenz für unsere deutsche Industrie, irgendwelche Bedrohung unserer Industrie darf daraus nicht erwachsen. Die Warenproduktion wird gleichsam auf Mitteleuropa umgelegt werden müssen, wobei jedem Land das zugewiesen wird, was dessen Eigenart am besten entgegenkommt. Polen wird sich diesem Wirtschaftsplan einfügen müssen, oder es wird von vornherein zum wirtschaftlichen Ruin verdammt sein.

Freilich ist mit aller Deutlichkeit zu betonen, daß die Zentralmächte nicht etwa das alleinige Absatzgebiet für Polen bilden können, ja auch nicht einmal den größeren Teil der polnischen Waren aufzunehmen imstande sind. Fällt erst einmal bei uns die Beschäftigung für den Kriegs-

bedarf fort, so wird neue Arbeit für unsere Industrie und für die Millionen Zurückkehrender zu schaffen sein. Was wir brauchen, sollen zu allererst unsere deutschen Arbeiter herstellen. Aber zum Glück spielt dieser Umstand bei der vorliegenden Frage auch keine Rolle. Es kommt für Mitteleuropa darauf an, Waren zum Export vorrätig zu haben, um Rohstoffe dafür eintauschen zu können. Die hierfür notwendigen ungeheuren Warenmengen soll und kann — bei geeigneter Finanzierung — Polen mitliefern. Die Massenwaren, die der Weltmarkt so dringend nötig hat, sind gerade Polens Domäne. Diese Massenwaren brauchen nicht zum wenigsten der Balkan und die Türkei, Gebiete, die in irgendwelcher Form künftig an Mitteleuropa angeschlossen sein werden. Fällt die turkestanische Baumwolle für die Lodzer Textilindustrie fort, so wird die anatolische Wolle und Baumwolle einen gewissen Ersatz dafür liefern können. Aber diese Möglichkeit bietet sich Polen eben nur wieder, wenn es sich eng an Mitteleuropa anschließt. Je einheitlicher Mitteleuropa seine Warenproduktion fördert und je größer das Gebiet ist, das die Produkte liefert, um so maßgebender wird auch Mitteleuropa als Rohstoffbezieher auftreten können. Dazu kommt, daß die Rohstoffrage nicht zum wenigsten eine Frachtraumfrage ist. Polen selbst hat keine Verfügung über irgendwelchen Schiffsraum; es ist hierbei ganz auf die Zentralmächte angewiesen. Fügt sich Polen dem allgemeinen Wirtschaftsplan der Zentralmächte nach dem Kriege ein, so wird es auch bei der Frachtraumbemessung nicht zu kurz kommen.

Nur im Zusammenhang mit den Zentralmächten wird auch die für die Ausfuhr Polens so wichtige Frage seiner eigenen Expansion nach dem Osten zu lösen sein. Nicht nur um sich politisch ausdehnen zu können, braucht das neue Polen ein Expansionsgebiet, sondern vor allem auch aus wirtschaftlichen Gründen. Da von einer polnischen Ausdehnung nach dem Westen keine Rede sein kann und da im Norden Polens das neue Litauen liegt, so bleibt nur die Expansion nach Weißruthenien zu. Gewiß haben sich in neuester Zeit auch Autonomiebestrebungen der Weißruthenen gezeigt. Aber einmal ist dies Volk doch national noch sehr wenig entwickelt (was sich neuerdings regt, sind ein paar Intellektuelle, hinter denen nur ganz dünne Schichten stehen), und dann sind die Weißruthenen in sich gespalten in einen römisch-katholischen und einen orthodoxen Teil. Es ist das Gegebene, daß das katholische Weißruthenien, dessen Antlitz nach Westen gewendet ist, als Expansionsgebiet an Polen fällt. Aber ich halte es darüber hinaus auch für unbedingt notwendig, daß die Wilnaer Gegend mit Wilna, die, abgesehen von den Juden, einen durchaus polnischen Charakter trägt, zum neuen Polenstaat geschlagen wird. Ich habe das ausführlich in einem Aufsatz „Die litauische Frage“ im „Neuen Deutschland“ begründet (VI. Jahrgang, Nr. 9 vom 1. Februar 1918). Diese Arbeit hat lebhafte Erörterungen von polnischer und von litauischer Seite hervorgerufen, wobei sich naturgemäß die Litauer gegen meine Lösung erklärten. Aber ich bin dadurch nicht überzeugt worden; ich bin nach wie vor der festen Meinung, daß man den litauischen Staat auf viel besseren Fundamenten errichtet, wenn man ihn rein litauisch gestaltet (mit der Hauptstadt Kowno), und wenn man ihn nicht von vornherein mit der schweren polnischen Hypothek belastet. Was aber die Polen betrifft, so betrachten sie einhellig Wilna als eines ihrer wesentlichen Besitztümer; man würde keinen wahren Frieden im Osten schaffen, wenn man Wilna von Polen abtrennte. Ebenso steht es mit der Cholmer Frage: es war ein böser Fehler, Cholm der Ukraine zu geben, ein Fehler, der ja glücklicherweise im Begriff ist, verbessert zu werden. Selbstverständlich trete ich bei alledem im weitesten Maße für kulturelle Autonomie der nichtpolnischen Nationen im neuen Polenstaat ein, wobei die große Masse der Ostjuden, die sich in erster Linie als Juden fühlt, ebenfalls als Nation zu rechnen ist.

Daß an ihrer Westgrenze die Polen irgendwelche Konzessionen nicht zu erwarten haben, wissen sie selbst. Und daß ihnen jemals von uns territoriale Rechte an der Weichselmündung zugebilligt werden oder daß sie solche Rechte gar mit Gewalt erreichen könnten, das glauben dort drüben nur unverbesserliche Illusionisten. Alle diese Fragen stehen im Ernst nicht auf der Tagesordnung. Dagegen ist der Wunsch Polens nach ungehinderter Benutzung des Unterlaufs der Weichsel und der Weichselmündung für seinen Export und Import durchaus berechtigt. Danzig ist in der Tat der natürliche Hafen für Polen, nur daß es sich damit abfinden muß, daß dieser Hafen fest im deutschen Besitz bleibt, genau wie sich das große Deutsche Reich damit abfinden muß, daß die Rheinmündungen Holland gehören. Was im übrigen geschehen kann, um Polen die Benutzung der unteren Weichsel zu erleichtern, wird Deutschland sicherlich tun, schon im Interesse Danzigs und Westpreußens, für die der neue polnische Staat das natürliche Hinterland bildet. Auch hier gehen deutsche und polnische Interessen völlig zusammen.

Was aber kann im einzelnen zu diesem Zwecke getan werden? Darüber ist man sich in Polen selbst noch sehr im unklaren. Im österreichischen Abgeordnetenhause hat im Frühjahr 1917 der Pole Daszyński die Frage des Auswegs zur See für den neuen Polenstaat angeschnitten. Er verlangte, daß der Handelsweg zur See über die Weichsel hin Polen offenstände, kurz gesagt also freies Wegerecht für den Handel. Dies ist ein Punkt, über den man sich zwischen Deutschland und Polen wahrscheinlich leicht verständigen wird. Die Weichsel ist ein internationaler Fluß im völkerrechtlichen Sinne. Darunter versteht man jene Flüsse, die das Gebiet mehrerer Staaten durchströmen und die Verbindung mit der offenen See herstellen. Zu drei Staaten gehörte bisher und gehört künftig die Weichsel. Ihr Oberlauf liegt bis zur Einmündung des San in Galizien und bildet dann eine Strecke die Grenze zwischen Galizien und Polen (die

Schiffbarkeit beginnt für mittlere Fahrzeuge schon bei Krakau); ihr mächtiger Mittellauf befindet sich ganz im Gebiete Polens, ihr 221 km langer Unterlauf in Westpreußen. Die Rechtsstellung derartiger internationaler Flüsse ist zuerst auf dem Wiener Kongreß geregelt worden. Hiernach ist die Schiffahrt auf diesen Flüssen in ihrem ganzen Laufe frei, vom Anfangspunkt der Schiffahrt bis zur Mündung ins Meer; sie darf in bezug auf den Handel niemandem verboten werden. Also auch den Nichtuferstaaten wurden hier diese Vorteile zugebilligt, freilich nur grundsätzlich, praktisch wurde ihnen keinerlei Einfluß auf die Schiffahrt dieser Ströme eingeräumt. Das aber interessiert hier auch nicht, wichtig ist für uns allein, daß die Uferstaaten nach dem Wiener Kongreß gemeinsame Kommissionen bilden sollen, um ein einheitliches System für den Verkehr auf dem Flusse zu erreichen. „Internationale Verwaltungsvereine" nennt Ullmann in seinem „Völkerrecht" diese Kommissionen, und er spricht ihnen geschichtlich besondere Bedeutung zu, weil hier zum ersten Mal in der Entwicklung des Völkerrechts eine solche internationale Einrichtung auftauche. Dies ist allerdings nicht zutreffend, weil bereits in der Konvention vom Jahre 1804 für die Rheinschiffahrt ein derartiger Verwaltungsverein vorgesehen war. Auch eine sachliche Einschränkung ist zu machen: Diese Flußbehörden hatten und haben nur beratenden Charakter. Die Folge war natürlich, daß ein böswilliger Uferstaat stets Mittel fand, um praktisch die freie Schiffahrt auf seinem Gebiet zu verhindern. Rußland hat davon für die Weichsel reichlich Gebrauch gemacht. Indem es sich jeder internationalen Regulierung der Weichsel entzog, lähmte es auf einfachste Weise die Schiffahrt zwischen Mittel- und Unterlauf. Und da daraufhin auch Österreich-Ungarn keine Veranlassung sah, für seinen kurzen Oberlauf viel zu sorgen, so ist nur das westpreußische Stück in einigermaßen gutem Stande. Rußlands Verhalten war ein Teil seiner hier schon betrachteten Politik, Polen möglichst vom Verkehr mit dem Westen auszuschließen und sein Gesicht nach Osten zu drehen. Formell hat es vielleicht die Wasserstraßenverträge, die es in den Jahren 1818 und 1825 mit Preußen schloß, und wonach den beiderseitigen Untertanen auf allen preußischen und russischen Wasserstraßen gleiche Rechte zugesichert wurden, nicht verletzt, aber materiell war seine Handlungsweise ein Hohn auf diese Vereinbarungen.

Ganz abgesehen von dem schon erwähnten Interesse Westpreußens an dem Weichselverkehr mit Polen hat Deutschland als Ganzes natürlich auch hier das Interesse, Polens Antlitz dem Westen zuzuwenden. Während Rußland logischerweise den Weichselverkehr vernachlässigte, besteht für das Deutsche Reich die Konsequenz, ihn auf jede Weise zu fördern. Diese Tatsache muß Polen mehr als alles andere über Deutschlands Absichten in der Weichselfrage beruhigen. Die von den Wiener Kongreßakten dekretierte Solidarität der Uferstaaten bei den internationalen Flüssen wird hier zur natürlichen Solidarität, bedeutet also tausendmal mehr als alle äußerliche Regelung. Und selbst wenn das Deutsche Reich es ablehnen sollte, die gemeinsame Schiffahrtskommission, die es mit Österreich und Polen für den Weichselverkehr bilden wird, zu einer beschließenden Behörde zu machen, so wird dies für Polen wirtschaftlich kein Schade sein. Es hätte ja auch politisch ohne Zweifel manches gegen sich, gerade in diesem Falle der Kommission beschließende Stellung zu geben. Sie würde damit in die Nähe jener internationalen Stromkommissionen rücken, die den Uferstaaten Bedingungen vorschreiben, dabei aber auch aus Delegierten von Nichtuferstaaten bestehen. Vielleicht würden eines Tages in einer beschließenden Weichselkommission auch andere Staaten Sitz und Stimme beanspruchen. So etwas paßt am allerwenigsten gerade für ein Problem, das mit der polnischen Frage zusammenhängt, in die sich ohnehin genug unbeteiligte Staaten mischen wollen.

Mit dem freien Wegerecht auf den internationalen Strömen hängt eng die Gestaltung der Schiffahrtsabgaben und des Zollverkehrs zusammen. Das Prinzip der Verkehrsfreiheit bedingt, daß Schiffahrtsabgaben nicht für die bloße Tatsache der Beschiffung erhoben werden dürfen, sondern nur als Gebühren, die Gegenleistungen sind für die zur Erhaltung der Schiffbarkeit und zur Erleichterung des Verkehrs aufgewendeten Kosten. Dieser völkerrechtliche Grundsatz, der auf den ersten Anblick klar und bestimmt erscheint, ist, wie sich zur Genüge gezeigt hat, in der Praxis der weitesten Ausdeutung fähig. Unter dem Schein bloßer Gebühren können in Wahrheit so drückende Abgaben erhoben werden, daß von einer freien Schiffahrt nicht mehr gesprochen werden kann. Diese Möglichkeit liegt um so näher, wenn, wie bei der Weichsel, große und kostspielige Regulierungsarbeiten ausgeführt werden müssen. Es wird also streng dafür zu sorgen sein — wiederum im gemeinsamen Interesse Deutschlands und Polens —, daß auf allen Weichselstrecken, sowohl auf der galizischen wie auf der polnischen wie auch auf der preußischen, die Schiffahrtsabgaben den Charakter von Gebühren behalten, und daß zu gleicher Zeit die Schiffe aller Uferstaaten auf dem gesamten Stromlauf gleich behandelt werden.

Nicht minder wichtig ist die weitherzige Regelung des Zollverkehrs. Bisher war Rußland Meister darin, dem Weichselverkehr nach Westpreußen durch Zollplackereien die größten Schwierigkeiten zu machen. In Betracht kommt künftig vor allem der Durchgangsverkehr. Nur von Vorteil wird es für Polen sowohl wie für Danzig sein, wenn für den Durchgangshandel auf der Weichsel über Danzig keine Zölle erhoben werden. Voraussetzung dafür ist natürlich ein Freibezirk in Danzig, aber dieser besteht ja auch schon — in Danzig-Neufahrwasser — seit dem Jahre 1899. Er wäre vielleicht zu einem richtigen Freihafen auszugestalten, in dem auch die Verarbeitung der ankommenden Güter gestattet wäre. Zur Ergänzung müßten längs der Weichsel, genau wie dies am Rhein in nicht weniger als 23 Orten der Fall

ist, Flußfreihäfen eingerichtet werden, in denen zollfrei Umladungen vorgenommen werden können. Auf polnischem Gebiet sind außer Warschau mindestens noch Iwangorod, Plock und Wloclawek in Aussicht zu nehmen.

Dieser zollfreie Wasserstraßenverkehr müßte ein unbehindertes Transitrecht auf den preußischen Eisenbahnen zur Seite haben, insbesondere den zollfreien Durchgangshandel nach und von Hamburg und Bremen, Städten, die bisher viel mehr Polens Häfen waren als Danzig. Auch hierbei würde es sich gar nicht um ein grundsätzliches Novum handeln (denn Durchgangsabgaben, d. h. Abgaben von den in das Land eingebrachten, jedoch zur Wiederausfuhr bestimmten ausländischen Waren gelangen für das deutsche Zollgebiet überhaupt nicht zur Erhebung), vielmehr nur um eine Vereinfachung und Systematisierung der zollrechtlich vorgeschriebenen Formen.

Daß dieser Komplex von wirtschaftlichen Erleichterungen nicht nur im Frieden, sondern auch im Kriege zu Polens Gunsten wirkt, das ist besonders vorzusehen. Erst der Krieg ist ja überhaupt für alle diese Maßnahmen die Probe aufs Exempel. Aber wir müssen natürlich Polens politisch sicher sein, um ihm auch für den Kriegsfall solche Garantien geben zu können. Dazu gehört, daß Polen von vornherein darauf verzichtet, irgendwelche Ausfälle in unsere Ostmark direkt oder indirekt zu machen oder zu fördern. Hier würde all unsere Duldung und all unser Entgegenkommen aufhören. Dafür jedoch sollten wir uns jeder Antastung der polnischen Westgrenze ebenfalls enthalten. Strategische Sicherungen sind in dem Augenblick nicht mehr notwendig, in dem Polen ein festes Bündnis mit den Zentralmächten eingeht, das eine Militärkonvention in sich begreift. Ein solches Bündnis ist auf dem Wege. Was aber die wirtschaftlichen Pläne der oberschlesischen Industrie auf Annexion des Dombrowareviers betrifft, so ist dringend vor solchem Vorgehen zu warnen. Geologisch bilden natürlich die polnischen Kohlenflöze die Fortsetzung der oberschlesischen Felder, vom geologischen Standpunkt also wäre gegen eine Abrundung des oberschlesischen Reviers durch das Dombrowaer Becken nichts zu sagen. Doch politisch muß man sich anders stellen. Es ist schon hervorgehoben worden, daß es ein Unding ist, einem Staat Polen in den Sattel zu helfen und ihm zugleich alle wirtschaftlichen Kraftquellen zu nehmen. Kongreßpolen hat ohnehin nur wenig Rohstoffe, die wenigen aber, die es besitzt, sollte man ihm nicht noch entziehen. Daß die oberschlesische Industrie das Dombrowaer Becken künftig noch mehr als früher kapitalistisch beherrscht, dagegen ist nicht das Geringste einzuwenden; aber es ist ein Unterschied, ob lediglich kapitalistische Herrschaft oder ob auch politische Herrschaft vorliegt. Wir kommen niemals in ein Vertrauensverhältnis zu Polen, wenn wir im Moment, da es ein enges Bündnis mit den Zentralmächten schließen will, den größten Schatz, der ihm nach der Zerstörung der Industrie geblieben ist, das Dombrowarevier, von ihm losreißen. Im übrigen ist die polnische Eisenhüttenindustrie immer auf Oberschlesien angewiesen, weil sich — im Gegensatz zur oberschlesischen Kohle — die Kohle des Dombrowaer Beckens nicht verkoken läßt. Alles in allem liegen aus folgenden Gründen die Verhältnisse für Oberschlesien überhaupt sehr günstig.

Kohlen besitzt Oberschlesien genug, dafür braucht es Dombrowa nicht; die Kohlenförderung in Oberschlesien betrug im Jahre 1913 43,8 Millionen t, im Dombrowaer Revier 6,8 Millionen t. Anders steht es um die oberschlesische Eisenerzförderung; das oberschlesische Revier ist wegen Erschöpfung der eigenen Bestände mehr und mehr auf den Bezug fremder Erze angewiesen. Es ist klar, daß der Blick auf die polnischen Erze fällt. Aber gerade die Eisenerzfundstätten von Bendzin in der Nähe von Dombrowa sind unter den vier Eisenerzvorkommen, die man in Kongreßpolen zu unterscheiden hat, wahrscheinlich die am wenigsten bedeutenden. Weit wichtiger sind die Fundstätten, die sich zwischen Czenstochau und Wielun hinziehen; man müßte also schon diese bis nach Mittelschlesien sich erstreckenden Grenzdistrikte einverleiben, um der oberschlesischen Industrie stärker unter die Arme zu greifen. Doch auch diese Fundstätten sind nicht die eigentlichen Erzlager von Kongreßpolen; diese befinden sich vielmehr im Gouvernement Radom, also weit von der polnischen Westgrenze entfernt. Bleiben nur die Czenstochau-Wieluner Eisenerze. Aber es würde sich nicht lohnen, sich ihretwegen die Feindschaft des neuen polnischen Staates zuzuziehen, denn immer werden doch die oberschlesischen Eisenhüttenbetriebe auf die skandinavischen und südrussischen Erze angewiesen sein. Man begreift ja, daß Oberschlesien ängstlich geworden ist. Vor dem Kriege war seine Eisenerzeinfuhr dadurch sehr schwierig geworden, daß Rußland vom 1. Januar 1913 die Erzausfuhr auf dem Landwege nach Oberschlesien über die sogenannte trockene Grenze untersagt hatte. So etwas dürfte natürlich niemals wieder vorkommen; aber einen absoluten Schutz dagegen gibt es nicht, nur einen relativen durch eine gute Diplomatie. Viel unselbständiger aber als Oberschlesien ist das Dombrowaer Becken. Es wurde schon gesagt, daß seine Eisenhüttenindustrie (die sich in den letzten Jahrzehnten sehr entwickelt hat) im Koksbezug von Oberschlesien abhängt. Gewiß kann sie auch von weiterher, namentlich aus Südrußland, Koks beziehen — wie sie dies auch vor dem Kriege getan hat —, aber soll sie wirklich konkurrenzfähig sein, so muß sie doch in erster Reihe auf die nächstliegenden Bezugsquellen zurückgreifen. Wenn das deutsche Kapital nach dem Kriege hier stärker noch als bisher vertreten sein wird, so wird es — schon aus Rentabilitätsgründen — auf der engsten Verbindung mit Oberschlesien bestehen.

Daraus ergibt sich, daß eine Angliederung des Dombrowabeckens oder sogar des Czenstochau-Wieluner Reviers für die oberschlesische Industrie in keiner Weise Lebensfrage bedeutet. Die geringen Vorteile, die dadurch erzielt würden, sind gegenüber den entschiedenen

Nachteilen bedeutungslos. Hierzu kommt, daß die oberschlesische Industrie auch sonst zweifellos in festeste wirtschaftliche Verbindung zur polnischen Industrie treten wird. Abgesehen von der Regulierung der Weichsel ist die Herstellung eines Kanals zwischen dem Unterlauf der Weichsel und dem Unterlauf der Oder für Polen Lebensbedingung. Hier berührt sich wieder einmal das Interesse Österreichs mit dem Deutschlands und Kongreßpolens. Dieser neue Schiffahrtsweg würde das Dombrowabecken genau wie das oberschlesische Industriegebiet direkt berühren; im übrigen läuft von Hindenburg zur Oder bereits der 45 km lange Klodnitzkanal. Das große Kanalwerk würde naturgemäß alle Vorbedingungen zu einem natürlichen Zusammenhang der beiden Distrikte herbeiführen. Um wieder das Dombrowarevier mit dem Lodzer Industriebezirk zu verbinden, wäre der — technisch allerdings sehr schwierige — Ausbau der Pilica durchzuführen.

Im Vorübergehen sei noch einiger anderer Bodenschätze Kongreßpolens gedacht. Bleierze finden sich an verschiedenen Stellen, ebenso Kupferlager. Kürzlich sind die im Gouvernement Kielce vorhandenen Blei- und Kupferlager, die lange nicht ausgebeutet wurden, wieder in Angriff genommen worden. Viel wichtiger noch ist der Zinkbergbau. Bei Olkusz und Slawkow befinden sich Zinkgruben, deren Produktion in Sosnowice verhüttet wird; auch hierfür wird also der Weichsel-Oder-Industriekanal von großer Bedeutung sein. Die Ergiebigkeit der polnischen Vorkommen war doch immerhin vor dem Kriege schon so bedeutend, daß sie 80 Prozent der gesamten Zinkproduktion Rußlands ausmachte. In der Zukunft wird der Zinkbergbau noch sehr gesteigert werden können.

Fragt man zuletzt, wie denn die allgemeinen Handelsbeziehungen zwischen den Zentralmächten und Polen künftig zu denken sind, so darf ich nochmals auf mein Buch „Die polnische Frage“ verweisen. Ich habe dort bereits im Jahre 1916 einen Wirtschaftsbund zwischen den Zentralmächten und Polen in den Umrissen geschildert. Hauptpunkt ist, daß Polen für seine Massenartikel Zollfreiheit nach Deutschland wie nach Österreich-Ungarn gewährt wird, daß dafür aber Polen die in Betracht kommenden Waren der Zentralmächte ebenfalls zollfrei hereinläßt. Wenn hier gesagt wird, „die in Betracht kommenden Waren“, so ist dieser unbestimmte Ausdruck mit Absicht gewählt; denn es wird sich ja beim Wiederaufbau der polnischen Industrie in erster Linie darum handeln, daß Polen industriell nicht als Konkurrent der Zentralmächte auftritt, sondern als ihr ergänzender Faktor, daß also von vornherein die Arbeitsgebiete zwischen der polnischen Industrie und der Industrie der Zentralmächte aufgeteilt werden. Was hierbei im einzelnen der polnischen Industrie zugerechnet werden kann, läßt sich heute noch nicht sagen; für gewisse Warengattungen jedenfalls wird sie durchaus auf die Zentralmächte angewiesen sein müssen. Das wären dann die Gattungen, denen Zollfreiheit beim Import nach Polen gebühren würde. Im übrigen wird der Zolltarif zwischen Polen und den Zentralmächten weniger protektionistischen als finanzpolitischen Charakter tragen, denselben Charakter, den schon der von der deutschen und österreichisch-ungarischen Verwaltung Polens gemeinsam festgesetzte Kriegszolltarif aufweist. Daß Polen seine Massenartikel zollfrei an Deutschland liefert, liegt nicht nur in polnischem, sondern auch in deutschem Interesse. Denn bei dem Warenhunger des Weltmarkts nach dem Kriege wird es Deutschland sehr darauf ankommen, daß es möglichst viele Artikel, die die Welt braucht, zur Verfügung hat, um dafür wichtige Rohstoffe einführen zu können. Deutschland würde dann also der große Umschlagsplatz für die polnischen Massenartikel werden.

Man sieht: hier liegt wieder einmal eine Gemeinsamkeit der Interessen zwischen Deutschland und dem neuen Polen vor, eine Gemeinsamkeit, die wir im Laufe unserer Ausführungen oftmals haben feststellen können. Darüber hinaus aber haben wir auch die mitteleuropäische Gemeinsamkeit häufig hervorgehoben, die Interessenharmonie zwischen den Zentralmächten als Gesamtheit und Kongreßpolen. Solche Gemeinsamkeiten gilt es auszubauen, damit bei dem Wirtschaftsbündnis alle Teilnehmer auf ihre Kosten kommen. Es ist eine sehr kurzsichtige Politik, wenn man nur immer selbst gewinnen will; im Kleinverkehr zwischen Privatleuten wie im Großverkehr zwischen den Staaten bewährt sich doch auf die Dauer am besten der Grundsatz: Leben und leben lassen.

---

## Deutschlands künftige Versorgung mit Motorenbetriebsstoffen.

Von Dr. Hamburger-Charlottenburg.

Wohl niemals mehr als in diesem Weltkrieg ist uns so recht vor Augen geführt worden, was ein Mangel an Benzin, Gasöl, Schmieröl usw. für den Betrieb von Automobilen, Motorschiffen aller Art, Flugzeugen, Motoren in der Industrie und Landwirtschaft usw. bedeutet. In einem Vortrage, den ich in Bukarest von Georg Spieß über die rumänische Petroleumindustrie und ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft hörte, sagte dieser hervorragende Sachverständige für osteuropäische Petroleumverhältnisse, daß ohne Benzin und die sonstigen Motorenbetriebsstoffe Deutschland den Krieg heute nicht hätte weiterführen können. Ja, man kann dem hinzufügen, daß eine unserer größten und sichersten Hoffnungen auf ein glückliches Ende des Krieges (der U-Bootkrieg) und auf eine kräftige Wiedererstehung unserer deutschen Seeschiffahrt geradezu auf dem genügenden Vorhandensein von Treiböl für Dieselmotoren beruht. Da erhebt sich denn die Frage, sind wir in Deutschland selbst von der Natur so reichlich mit diesen Betriebsstoffen versorgt? Denn sie sind bestimmt, weit mehr noch als es bisher im Frieden der Fall war, zahlreiche Motore zu treiben, welche die vielen im Krieg uns verloren gegangenen Menschen- und Arbeitskräfte ersetzen

sollen und müssen. Und wenn diese Frage leider verneint werden muß, was uns der Weltkrieg ja praktisch gezeigt hat, wo finden wir in Zukunft billige, gute und militärisch sichere Quellen, um unseren enormen Bedarf an Benzin, Gasöl, Schmieröl usw. derartig zu decken, daß schädliche englische und amerikanische Einflüsse künftig mehr als dies bisher geschehen ist, ausgeschaltet werden.

Wenn wir uns in Europa selbst nach reichen Petroleumquellen umsehen, so finden wir solche heute eigentlich nur in Galizien, Rumänien und Rußland. Deutschland selbst produzierte 1913, also im letzten Friedensjahre, nur 140 000 Tonnen, d. h. kaum $^1/_3$ Prozent der gesamten Weltproduktion, die in diesem Jahre mehr als 50 Millionen Tonnen ausmachte. Wie sich die Petroleumproduktion der übrigen Welt in den letzten drei Friedensjahren nach Ländern und Erdteilen zusammensetzte, und welche Rolle dabei Rumänien, Galizien und Rußland spielten, das zeigt folgende Übersicht, die zugleich angibt, inwieweit die englische und amerikanische Herrschaft in den drei letzten Friedensjahren, rein aus geographischen und politischen Gründen, die Petroleumerzeugung der Welt kontrollierte.

Die Weltproduktion an Erdöl 1911—1913.

| Produktionsländer | 1911 Tonnen | 1912 Tonnen | 1913 Tonnen |
|---|---|---|---|
| a) Osteuropäische Gebiete: | | | |
| Rußland | 9 170 000 | 9 250 000 | 9 247 000 |
| Galizien | 1 455 000 | 1 188 000 | 1 087 000 |
| Rumänien | 1 545 000 | 1 806 000 | 1 885 000 |
| | 12 170 000 | 12 244 000 | 12 219 000 |
| b) Gebiete unter englischem und amerikanischem Einfluß: | | | |
| Ostindien | 907 000 | 1 001 000 | 1 000 000 |
| Holl. Indien & Borneo | 1 671 000 | 1 520 000 | 1 534 000 |
| Mexiko | 768 000 | 2 646 000 | 3 000 000 |
| Vereinigte Staaten | 29 001 000 | 29 096 000 | 32 314 000 |
| | 32 347 000 | 34 263 000 | 37 848 000 |
| Sonstige Gebiete: Central- und Südamerika, Algier, Frankreich, Italien, Mesopotamien, Persien, Deutschland) | 705 000 | 800 000 | 750 000 |

Aus dieser Übersicht ergibt sich deutlich, daß die drei osteuropäischen Gebiete mit ihrer Produktion an Erdöl von insgesamt 12,2 Millionen Tonnen kaum $^1/_4$ der Weltproduktion decken. Deutschlands eigene Produktionsziffer von 140 000 Tonnen erscheint gegenüber diesen enormen Zahlen ganz außerordentlich gering. Der Verbrauch Deutschlands an den wichtigsten Erdölendprodukten wie besonders Gasöl, Fliegerbenzin, Motorbenzin I, Motorbenzin II, Schmieröl usw. macht etwa $^1/_{10}$ der gesamten Weltproduktion in diesen Erzeugnissen aus. Zurzeit stehen von den 50 Millionen Tonnen im Jahre 1913 unter feindlicher Kontrolle etwa 47 Millionen Tonnen. Das heißt die Quellen in Galizien und Rumänien haben den Ausgleich für die vielen überseeischen Zufuhren bilden müssen, was naturgemäß dazu geführt hat, daß wir uns für den Verbrauch von sehr vielen Erzeugnissen der Petroleumindustrie, insbesondere Leuchtpetroleum, Petroleumäther, Extraktionsbenzin, Handelsbenzin, Waschbenzin, aber auch für alle Motorenbetriebsstoffe große Beschränkungen auflegen mußten, um mit diesen Quanten überhaupt einigermaßen zu reichen. Dabei ist noch zu bedenken, daß der Krieg sowohl in Galizien als in Rumänien seine Spuren auch in Form von umfangreichen Zerstörungen in den Petroleumdistrikten hinterlassen hat.

Was die Produktion Galiziens betrifft, so ist sie gemessen an ihrer Höhe im Jahre 1913, die mit 1 087 000 Tonnen etwa 2 Prozent der Weltausbeute ausmachte, so umfangreich, daß sie nicht nur den Bedarf Österreich-Ungarns zu decken, sondern auch von ihrem Überschuß nach Deutschland, als dem natürlichsten Absatzgebiet abgeben kann. Obgleich die galizische Produktion, die 1909 etwa 2,2 Millionen Tonnen betrug, im Jahre 1913 auf 1,1 Millionen Tonnen gesunken ist, und durch die Kriegszerstörungen noch mehr gesunken sein dürfte, kann man nach dem Frieden doch wahrscheinlich mit einer Steigerung rechnen. Die galizischen Produkte, die auf den Nord- und Ostabhängen der Karpathen und in der Bukowina gewonnen werden, sind den Erzeugnissen des benachbarten Rumäniens im allgemeinen gleichwert.

Die rumänische Petroleumerzeugung, die im Jahre 1913 etwa 1 885 000 Tonnen ausmachte, ging im Laufe des Jahres 1914 auf 1 783 000 Tonnen und im Laufe des Jahres 1915 auf 1 673 000 Tonnen zurück, was natürlich mit der Unterbindung der Ausfuhr durch die Dardanellen nach Frankreich, Italien, England usw., sowie auch mit dem dauernden Mangel an Eisenbahnwagen, um die Petroleum und Weizen während der Kriegslieferungsjahre in bisher unbekanntem Umfange rivalisierten, zusammenhängt. Im rumänischen Lande selbst wurde bis 1916 nach den Angaben von Prof. Xénopol[1]) etwa 40 Prozent der Petroleumproduktion verbraucht. Der Anteil Rumäniens an der Weltausbeute betrug 1916 etwa 3,7 Prozent, war also ganz wesentlich größer als der galizische, betrug aber nur $^1/_5$ der russischen Anteilsziffer. In Rumänien wurde bisher eine für die 8 Millionen starke Bevölkerung (Januar 1916) verhältnismäßig hohe Verbrauchsziffer erzielt, weil fast die gesamten Industriezweige des Landes, unter denen die landwirtschaftlichen (Mehl-, Zucker-, Gerbereibetriebe) sowie die Metall-, Holz- und Textilfabriken neben den großen und zahlreichen Petroleumwerken, zu nennen sind, mit Motoren und daher mit Benzin, Treiböl usw. in Gang gehalten wurden. Kohlen sind bisher ein rarer und teurer Artikel im Lande, da in Rumänien nur eine geringwertige Braunkohle gefunden wird und daher auf dem Seeweg eingeführt werden mußte. (Der Donauweg war für Kohlentransporte bisher viel zu teuer.)

Wohin ging nun die große rumänische Petroleumausfuhr in dem letzten Friedensjahre 1913. Die Beantwortung dieser Frage ist nicht nur deshalb wichtig, weil infolge der englischen Niederlage vor den Dardanellen die rumänische Petroleumindustrie sich nach neuen Absatzgebieten um-

[1]) Siehe Xénopol: La Richesse de la Roumaine 1916.

sehen mußte, also die Versorgung unserer Feinde einzustellen gezwungen war, sondern vor allem auch für die Zukunftsgestaltung des rumänischen Petroleumsproblems; denn bekanntlich arbeiten enorme deutsche Kapitalien in der rumänischen Industrie und wir gewinnen aus einem Vergleich zwischen Kapitalisierung und Ausfuhr, wie er in der folgenden Übersicht angestellt werden soll, ein klares Bild, inwieweit wir uns vor dem Weltkrieg gegen eines der wichtigsten deutschen Zukunftsprobleme, d. h. die gute, billige und sichere Versorgung unseres Wirtschaftslebens mit genügend Motorenbetriebsstoffen, in der Handhabung unserer Petroleumpolitik in Rumänien gegen uns selbst versündigt haben.

Die Internationalisierung der rumänischen Petroleumindustrie 1913—1914.

| Länder | exportierte Quantitäten[2]) | Wert in Lei 1913 | Kapitalbeteiligung am 31. 12. 15[3]) |
|---|---|---|---|
| Deutschland . . . | 127 865 | 24.9 Mill. | 160 Mill. Lei |
| Österreich . . . . | 78 002 | 8.5 „ | 6 „ „ |
| Türkei . . . . . | 61 594 | 5.4 „ | — „ „ |
| England . . . . | 239 629 | 23.9 „ | 115 „ „ |
| Ägypten . . . . | 129 704 | 9.8 „ | — „ „ |
| Frankreich . . . | 157 913 | 29.1 „ | 45 „ „ |
| Italien . . . . . | 118 259 | 12 2 „ | 10 „ „ |
| Holland . . . . | 46 457 | 7.3 „ | 60 „ „ |

An rumänischem Kapital sind nur 25 Millionen Lei investiert. Außerdem hatte Belgien 10 Millionen Lei, und Amerika 25 Millionen Lei in der rumänischen Petroleumindustrie angelegt. Man erkennt aus diesen Ziffern, daß Deutschland mit seinen 160 Millionen Kapital an sich eine absolut überragende Stellung in der rumänischen Ölindustrie einnimmt, die die Englands nur aufwiegen kann, indem es Frankreichs 45 Millionen Lei zur Hilfe nimmt. Aber England, Frankreich und Italien holten trotz ihrer wesentlich geringeren Kapitalinteressen viel mehr Petroleum, Benzin, Heizöl usw. aus Rumänien heraus, d. h. sie versorgten sich viel besser mit diesen wichtigen Rohstoffen als Deutschland es vermocht hatte. Soll das nach dem Frieden so weiter gehen, zumal wir jetzt das Heft Rumänien gegenüber in der Hand haben und obgleich wir gesehen haben, daß die Ententeländer an sich schon über mehr als 96 Proz. der Weltproduktion an Petroleum kontrollieren? Das ist, wie wir sehen, eine enorm wichtige wirtschaftliche Zukunftsfrage für Deutschlands Schiffahrt, Industrie, Landwirtschaft und Verkehr, der man, je näher der Friede kommt, um so ernstere Beachtung schenken muß.

Rumäniens Petroleumindustrie ist in ihrer Ausbeute noch enorm steigerungsfähig. Das lehrt nicht nur die Statistik über die enormen Zuwachsziffern in der Produktion, die von 384 300 Tonnen (1903) auf 1 885 387 Tonnen (1913) hinaufschnellten, sondern auch eine genauere Prüfung der Verhältnisse im Lande selbst ergibt, daß die Staatsbesitzungen noch ungeheure Erdölschätze bergen, die meist überhaupt noch nicht erschlossen sind und daß im allgemeinen in den kleineren Betrieben mit so unrationellen Methoden gearbeitet wird, daß weit größere Mengen sich in kurzer Zeit schöpfen ließen, wenn entsprechend Schritte von in- und ausländischen Regierungs-, Finanz- und Handelskreisen der interessierten Länder, unter denen Deutschland naturgemäß an erster Stelle steht, unternommen würden. Addiert man die Kapitalinteressen der Ententestaaten in der rumänischen Petroleumindustrie zusammen, so kommen Summen heraus, die Deutschlands und Österreichs Anteil in Höhe von 166 Millionen Lei ganz wesentlich übersteigen. (Amerika mit seinen 25 Millionen ist mitgerechnet.) Sobald man die von Holland und Belgien investierten Kapitalien zugunsten eines künftigen, erheblich gesteigerten rumänischen Petroleum- und Motorenbetriebsstoffexports auf dem Donau-Rhein-Wege rechnet (was nicht unpraktisch wäre, wenn man bedenkt, daß in dieser Beziehung die Interessen zusammengehen könnten), würden die Zentralmächte wieder ein erhebliches Übergewicht haben. Für Holland mit seinen 60 Millionen Lei Kapital wäre es für den Fall, daß es seine wertvollen Petroleumgebiete in Niederländisch-Indien eines Tages an Japan verlieren sollte, geradezu eine Lebensfrage. Japans Vorliebe für die Ölgebiete dort, sowie in Mexiko und Sachalin ist ja bekannt, und auch natürlich erklärlich, da Japan nur 250 000 Tonnen Öl im Lande selbst erzeugt.

Was würde an einzelnen Motorbetriebsstoffarten, unter Zugrundelegung der Friedensziffern des Jahres 1913 Rumänien mehr als dies bisher auf dem Seewege geschah, auf einem verbesserten Donauwege nach Zentral- und Westeuropa liefern können, wenn die Exporte nach den Ententestaaten entweder ganz aufhörten oder auf ein Mindestmaß zurückgeführt würden? Eine Antwort auf diese Frage möge im wesentlichen folgende Übersicht geben.

Rumäniens Motorbetriebsstoffausfuhr 1913.

| Länder | Benzinexport 1913 to | Gasölexport 1913 to |
|---|---|---|
| Deutschland . . . . . | 70 952 | 17 690 |
| Österreich . . . . . | 12 557 | 41 277 |
| Holland . . . . . | 17 778 | — |
| Türkei . . . . . | — | 4 467 |
| England . . . . . | 30 169 | 112 901 |
| Ägypten . . . . . | — | 23 722 |
| Frankreich . . . . . | 78 699 | 31 065 |
| Italien . . . . . | 17 783 | 66 477 |

Man erkennt daraus deutlich, für welche enormen Mengen Benzin und Gasöl zurzeit unsere Feinde durch die von unseren U-Booten so stark gefährdete überseeische Verschiffung Ersatz für den Fortfall der rumänischen Zufuhr schaffen müssen. Vor allem aber ersehen wir, daß Konstantinopel in türkischen Händen für die Motorenbetriebsstoffversorgung der Entente aus Rumänien von größter Bedeutung ist, und es noch mehr wird, wenn man bedenkt, daß Rußlands Petroleum, Treiböl, Benzin usw. ebenfalls in erster Linie auf den Seeweg durch die Dardanellen angewiesen

[2]) In diesen Ziffern sind die Mengen Rohöl, Benzin, Gasöl, Schmieröl, Leuchtöl und Paraffin enthalten.

[3]) Siehe Xénopol: La Richesse de la Roumanie 1916, Seite 146 ff.

sein wird. Daß Rußland für den Fall eines Zerwürfnisses mit England auf einen vor England sicheren Wasserweg bedacht sein muß, um sein Petroleum und seine großen Getreidemengen zu verschiffen, braucht nicht erst erwähnt werden; denn der Eisenbahntransport und der Binnenwasserweg von Baku nach Petersburg ist zu umständlich und kostspielig. Allerdings ist es notwendig, daß die Transportkosten der Donauverschiffung so weit verringert werden, daß der See- und der Binnenwasserweg ab Giurgiu oder Oltenita nach Regensburg und weiter bis Rotterdam konkurrenzfähig sind. Es wird im wesentlichen eine Frage der Wahl der richtigen Schiffstypen auf den vier in ihrer Schiffahrt vollständig verschiedenen Donaustrecken Untere Donau, Kataraktenstrecke, Mittlere und Obere Donau sein, wie man die Kosten um mindestens 7 Mark pro Tonne, gegenüber den Sätzen von 1913 herabsetzt. Inwieweit Rußlands Motorbetriebsstoffe auf diesem Wege sicher und billig dem deutschen Wirtschaftsleben ebenfalls zugeführt werden könnten, ist ein Problem, dessen Lösung von dem endgültigen Ausgang des Weltkrieges und von den Friedensbedingungen abhängig ist. Jedenfalls könnten wir, wenn wir uns Rußland bald wirtschaftlich nähern sollten, für unsere Kapitalpolitik und Motorenbetriebsstoffversorgung viele Erfahrungen zu eigen machen, die wir in dreijähriger Arbeit auf den rumänischen Petroleumfeldern gesammelt haben. Heute wissen wir, daß wir aus unserem rumänischen Kapital für uns selbst nicht genügend Rohstoffe herausgeholt haben. Aber wir haben ferner gelernt, daß wir ohne eine militärisch und wirtschaftlich gesicherte Ölversorgung kein Volk von Weltgeltung bleiben können.

———

## Die mexikanischen Eisenbahnen.

Von Dr. Ernst Schultze-Leipzig.

Unter den Wirren der letzten Jahre haben die Eisenbahnen in ganz Mexiko schwer gelitten — am meisten in den an die Vereinigten Staaten angrenzenden Gebieten. Aber auch in den übrigen Landesteilen wurden sie, selbst ohne daß sie unmittelbare Zerstörung erlitten, arg mitgenommen, da das gesamte Wirtschaftsleben schwer daniederlag. Selbstverständlich mußten auch die schon begonnenen Neubauten eingestellt werden; beispielsweise hörte der 1913 in Angriff genommene Neubau der Bahn Tampico—Veracruz bereits Anfang 1914 auf, obwohl der Bau dieser neuen Zweiglinie der Nationalbahn für Tampico von großer Bedeutung ist; sie durchquert Ölgegenden und reiche Ackerbau und Viehzucht treibende Gebiete. Von den sehr schweren Materialschäden, den die Nationalbahnen durch die Revolution etwa auf der Strecke Tampico—Monterey—Laredo und Tampico—San Luis Potosi—Mexiko und ihren Anschlußlinien erlitten, braucht nicht im einzelnen die Rede zu sein; der größte Teil der Bahnkörper dieser Strecken wurde dadurch vollständig betriebsunfähig. Ebenfalls wurde viel rollendes Material zerstört.

Ähnlich ging es auf beinahe allen Linien: der Verkehr wurde zum Teil ganz unterbrochen, zum Teil arg gestört. Die Parteien suchten sich in ihrem erbitterten Kampf gegeneinander durch Zerstörung der Bahnen die Verbindung mit ihren Stützpunkten abzuschneiden. Dabei war es ihnen gleichgültig, welche Werte an rollendem Material, an Stationsgebäuden und Unterbau zerstört wurden. Namentlich war es eine Gewohnheit der Zapatisten, die Bahndämme zu unterminieren, um den nächsten Zug — auch wenn es nicht ein Militärzug war — in die Luft zu sprengen. Dabei gingen dann viele Menschen zugrunde: beispielsweise einmal Ende 1915 auf der „Mexicano“ genannten Strecke (Mexiko—Veracruz) mehr als 300.

Die Revolutionsparteien übernahmen, wo sie konnten, die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen. Oft schadeten sie durch Unerfahrenheit und Nachlässigkeit, die überhaupt in Mexiko zu Hause ist, dem Streckenbau und dem rollenden Material bedeutend. Nach einer Angabe des früheren Generaldirektors der Eisenbahnen ist die Größe des Gesamtschadens schwer festzustellen, wird sich aber zwischen 200 und 400 Millionen Dollars belaufen.

Es ist schwer zu sagen, welche Linien am ärgsten betroffen wurden. Dem Blick drängt sich am meisten der Durchgangsverkehr auf den beiden großen nordsüdlichen Bahnen auf, von denen die eine, die Zentralbahn, von Mexiko nach El Paso und dem Eaglepaß führt, während die zweite, die Nationalbahn, von Mexiko nach Nuevo Laredo führt. Beide Verbindungen mit den Vereinigten Staaten wurden unterbrochen. Die Strecke Mexiko—Puebla—Veracruz — die sogenannte „Mexicano“ — war monatelang nicht betriebsfähig. Sie scheint als englisches Unternehmen mehr geschont worden zu sein als die nach dem Norden führenden Bahnen, an denen amerikanisches Kapital stark beteiligt ist.

Zwischen Puebla und Oaxaca war der Betrieb zum größten Teil eingestellt, ebenso zwischen San Luis Potosi und Tampico. Auf anderen Linien (beispielsweise Veracruz—Santa Lucrecia und Puerto Mexico—Salina Cruz) blieb der Verkehr bestehen, wenn er auch unter der Unsicherheit und bei der beständigen Gefahr des Überfalls durch Revolutionäre und Räuber beträchtlich litt. Am wenigsten wurden die Bahnen, wie das gesamte Wirtschaftsleben, auf der Halbinsel Yucatan in Mitleidenschaft gezogen.

Seit der Abdankung Huertas belegte die Verfassungspartei die Nationalbahnen mit Beschlag und nahm sie in eigene Verwaltung.

Die Verhältnisse sahen einfach trostlos aus. Daß die Aktionäre der Bahnen auf Dividendenzahlungen und die Inhaber von Schuldverschreibungen auf den Zinsendienst unter diesen Umständen nicht rechnen konnten, war selbstverständlich. In der Tat war das Bild, das die Geschäftsberichte gaben, eine Zeitlang mehr als entmutigend. Der Geschäftsbericht der mexikanischen Nationalbahnen für das Geschäftsjahr 1913/14

(endend am 30. Juni) kam mit großer Verspätung heraus. Unmittelbar darauf erschien der Jahresbericht über 1914/15, der infolge der Betriebsstörungen nur 6 Wochen umfaßte. Wie die Bahnen unter den Wirren gelitten haben, ging aus diesen Berichten deutlich hervor. In dem erstgenannten Geschäftsjahr beliefen sich die Bruttoeinnahmen nur auf 34 270 000 mexikanische Dollars gegenüber 57 370 000 mexikanische Dollars im Vorjahre. Die Betriebsausgaben waren dagegen durchaus nicht im gleichen Verhältnis gesunken, so daß die Nettobetriebseinnahmen nur 2 380 000 gegenüber 21 130 000 mexikanische Dollars im Vorjahre betrugen, mithin auf den neunten Teil gefallen waren. Auch wenn man alle anderen Einkünfte hinzurechnete (aus Wertpapierbesitz usw.), so ergab sich nur eine Summe von 3 400 000 gegenüber 23 600 000 Dollars im Vorjahre. An Lasten waren dagegen zu verzeichnen 32 240 000 (gegenüber 23 600 000) Dollars, so daß ein Fehlbetrag von nicht weniger als 28 840 000 mexikanische Dollars zu verzeichnen war, während er im Vorjahre nur 460 000 Dollars betragen hatte!

Es braucht hier nicht näher dargelegt zu werden, was an Zahlungsverpflichtungen hinausgeschoben, beziehungsweise nicht erledigt wurde. Auch für das Jahr 1914/15 ergaben sich keine günstigeren Verhältnisse, da der Betrieb nur kurze Zeit und nur auf einzelnen Strecken aufrechterhalten werden konnte. Andere Strecken befanden sich im Besitz der revolutionären Parteien, die die Einnahmen für sich behielten. Die tatsächlich den mexikanischen Nationalbahnen als Bruttoeinnahmen zugeflossenen Summen werden nur auf 1 780 000 mexikanische Dollars angegeben, der Fehlbetrag auf 28 910 000 mexikanische Dollars.

Trostlose Verhältnisse also, höchst unangenehm für die Aktionäre und Inhaber von Schuldverschreibungen. Bekanntlich sind die mexikanischen Nationalbahnen (Ferrocariles Nacionales de Mexico) keine reinen Staatsbahnen, wenn sie auch dem Einfluß des Staates unterstellt sind. Vielmehr übt die Regierung ihre Macht durch den Aktienbesitz aus. In dem System der mexikanischen Nationalbahnen sind zusammengeschlossen die frühere Mexikanische Zentralbahn, die National Railroad Company of Mexico, die Mexican International Railroad Company und die Interoceanic Railway of Mexico. Das Aktienkapital betrug ursprünglich 230 Millionen Dollars. Das System war eine Schöpfung des Präsidenten Porfirio Diaz, der auf den Rat des nordamerikanischen Eisenbahnkönigs Harriman einging, den größten Teil der Eisenbahnen Mexikos zu einem einheitlichen System zusammenzuschließen; indessen war Diaz zu klug, als daß er Harriman den von diesem gewünschten Einfluß gegönnt hätte. Harriman rächte sich, indem er eine eigene Linie, die von der Southern Pacific aus den Vereinigten Staaten in das nördliche Mexiko vorstieß, nicht an die mexikanischen Nationalbahnen anschloß.

Jetzt nun haben sich die mexikanischen Eisenbahnen wieder erholt. Nach einem Bericht des Generaldirektors Pani, der von der Regierung Carranzas verbreitet wird, betrug die Länge der Schienenstränge, die Villa zu der Zeit beherrschte, da er auf der Höhe seiner Macht stand, weniger als 2000 Meilen (1 englische Meile = 1,6 km) von den insgesamt 13 000 Meilen Eisenbahnen des ganzen Landes. Als die Carranza-Regierung im Oktober 1915 anerkannt wurde, war die Schienenstranglänge unter Herrschaft der Zentralgewalt auf etwa 10 000 Meilen gestiegen, und man verwendete große Tatkraft auf die Ausbesserung des Systems, um es für den regelmäßigen Dienst wieder brauchbar zu machen. Im August 1916 waren die Anstrengungen der Regierung Carranzas so weit gediehen, daß sie die gesamte Schienenstranglänge von 8000 Meilen der eigentlichen Regierungslinien in Händen hatte und ebenso 2000 Meilen, die im Besitz von Privatgesellschaften sind. Ferner hat sie die Systeme der Mexican Railway und der Southern Pacific, soweit letztere auf mexikanischem Boden liegt, ihren Eigentümern zurückgegeben. Von insgesamt 13 000 Meilen werden mithin etwa 12 000 jetzt entweder unmittelbar von der Regierung oder von Privatgesellschaften unter ihrem Schutz wieder betrieben.

Könnte man annehmen, daß diese Zahlen vielleicht etwas hoch gegriffen sind, so zeigt doch auch der Bericht über die Einnahmen, daß die mexikanischen Bahnen sich bedeutend erholt haben. Im Januar 1915 beliefen sich die gesamten Einnahmen der Regierungseisenbahnen auf 647 000 Pesos in Papierwährung. Damals befand sich die Carranza-Regierung in Veracruz und Villa und Zapata beherrschten die Stadt Mexiko. Im Oktober 1915 dagegen, als die Regierung Carranzas anerkannt wurde, hatten sich die monatlichen Einnahmen auf 3 000 000 Pesos Papierwährung gehoben. Seither sind die Monatseinnahmen ständig gewachsen, bis sie im August 1916 25 Millionen Pesos Papierwährung erreichten.

Auch die Tonnenzahl der beförderten Frachtmenge soll jetzt wieder dieselbe sein wie 1912, vor Ausbruch der Wirren. Mit besonderem Stolz behauptet die Carranzasche Regierung, dies alles trotz Mangel an rollendem Material erreicht zu haben.

Während sich im Oktober 1915 für den Betrieb unter unmittelbarer Herrschaft der Carranzaschen Regierung ein monatlicher Fehlbetrag von 2 bis 3 Millionen Pesos ergab, reichen die Einnahmen jetzt wieder aus, um die Unkosten zu decken. Es ergeben sich von neuem Überschüsse, die zunächst zur Ausbesserung der Linien verwendet werden. Im August 1916 waren die Einnahmen aus den Regierungseisenbahnen ungefähr dieselben wie während der Jahre 1911 und 1913.

Man kann also wohl darauf hoffen, daß die mexikanischen Nationaleisenbahnen, die gemäß dem Rundschreiben des Präsidenten dieser Gesellschaft vom 5. Juni 1915 nicht imstande waren, ihren Verbindlichkeiten nachzukommen, sich weiter erholen und zu geregelten Verhältnissen zurückkehren.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Wirklichkeiten des Luftverkehrs der Zukunft.

Von Josef M. Jurinek-München.

Als ich erstmals im Mai 1917 in einem Aufsatze „Der Verkehr der Zukunft" die Frage des Luftverkehrs der Zukunft aufrollte — eine Abhandlung, deren Nachdruck und Weiterverbreitung nach Erscheinen merkwürdigerweise verboten wurde —, da hielten es ununterrichtete Blätter für angebracht, von „phantastischen Luftschiffplänen" zu sprechen und meine Ausführungen als eine Art Zweck- oder Propagandaarbeit für die (damals noch gar nicht bestehende) Internationale Luftschiffaktiengesellschaft (Ilag) zu diskreditieren.

Da inzwischen die Angelegenheit jene Entwicklung genommen hat, die ich schon vor Jahresfrist andeuten und vertreten konnte, da sich „Ilags" bereits in Wien, München und Budapest gebildet haben und gegenwärtig ein ganz großes Unternehmen für den Luftverkehr in Vorbereitung ist, erscheint es angebracht, die Wirklichkeiten des Luftverkehrs der Zukunft einer eingehenden Würdigung zu unterziehen, um so mehr, als nach Mitteilungen des bayerischen Verkehrsministers v. Seidlein die bayerische Verkehrsverwaltung die deutschen Verkehrsverwaltungen eingeladen hat, gemeinsam die Luftverkehrsfragen zu besprechen und im Verein mit der Donaumonarchie zu einheitlichem Zusammenschlusse zu führen. Der bayerischen Verkehrsverwaltung ist es zu danken, daß von staatlicher Seite darauf aufmerksam gemacht wurde, daß der Luftverkehr kein privates Ausnützungs- und Ausbeutungsobjekt werden dürfe, sondern von Staats wegen zu regeln sei[1]).

Damit war der Weg gewiesen, der einzig und allein gangbar und erfolgverheißend ist, nämlich der Weg der Gemischtwirtschaftlichkeit. Von militärischer Seite wird zwar der Standpunkt vertreten, es sei nicht möglich, vor Einstellung der Feindseligkeiten an den Fronten an regelmäßigen Luftverkehr zu denken. Da nun einmal im Kriege die militärische Gewalt ausschlaggebend sein muß, kam die Luftverkehrsfrage in Deutschland aus theoretischen Betrachtungen nicht heraus. Die inzwischen unternommenen praktischen Versuche wurden mit unzureichenden Mitteln unternommen. Als praktisches Vorwärtskommen kann auch das neue Luftverkehrsgesetz, das der Verabschiedung im Bundesrate und der Vorlage an den Reichstag harrt, nicht bezeichnet werden, es ist lediglich Rechtsbasis, noch lange aber nicht praktische Umwertung der nicht von der Hand zu weisenden Idee. — Die Grundfrage, um die sich in diesem Falle alles dreht, lautet: Ist das Flugwesen so weit, daß ein regelmäßiger Luftverkehr möglich ist? Kann diese Frage bejaht werden, dann sind alle weiteren Einwendungen untergeordneter Natur.

Ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung des Flugwesens ist unumgänglich.

Frankreich griff zuerst initiativ die Fliegersache auf, die ihren artistischen Höhepunkt mit den Saltomortaleflügen Pegouds erreichte. Deutschland erkannte erst spät die Bedeutung des Flugwesens und holte das Versäumte nach. Mit dem Siege Zeppelins waren wir im Lenkballon aller Welt voran und sind es bis heute geblieben. Nur Österreich-Ungarn versäumte den Anschluß, dieselbe Monarchie, die im Luftpostverkehr das Deutsche Reich an Unternehmungsgeist überflügelte.

Das sichere Fliegen ist in der Hauptsache eine Motorfrage, und diese ist gelöst. Das Flugzeug gehorcht dem leistesten Hebeldrucke und trotzt Wetter und Sturm. Riesenmotore (300 Pferdekräfte und mehr) haben es ermöglicht, schon Kanonen in Flugzeuge einzubauen. Die Beherrschung des Flugzeuges ist zur Alltäglichkeit geworden, das Flugzeug ist in Wirklichkeit das Lastautomobil der Luft. Die Feuerprobe hat das Flugwesen bestanden.

Die Schaffung von neuen Verkehrsmöglichkeiten ist mit dem Augenblicke der Einstellung der Feindseligkeiten an den Fronten ein Gebot der Stunde. Das Eisenbahnmaterial ist stark abgenutzt, es müssen Mittel und Wege gefunden werden, um Ersatz zu schaffen, der nebenbei noch Zeitersparnis garantiert.

Das feindliche Ausland hat bereits die Bedeutung des Luftverkehrs erkannt und sich Luftverkehrswege geschaffen, die planmäßig weiter ausgebaut werden. England beschäftigt sich seit länger denn Jahresfrist mit dem Gedanken, zwischen London und Indien eine Luftverkehrslinie einzurichten[2]). Daß Amerika bereits eine Anzahl Luftpostlinien besitzt[3]) und ein eigenes Luftverkehrsministerium anstrebt, sei nebenbei bemerkt.

Die deutschen und österreichisch-ungarischen Verkehrsverwaltungen wurden im November 1916 eines Tages mit einem bis in alle Einzelheiten genau durchgearbeiteten Projekte überrascht, das einen mitteleuropäischen Luftverkehr zum Gegenstande hatte. Der geistige Vater dieses Projektes ist der sächsische Oberleutnant a. D. Paul Grätz, ein Mann, der bei seiner Afrikadurchquerung Mut und Entschlossenheit an den Tag gelegt hat. Hamburg—Konstantinopel, Straßburg—Konstantinopel sollen durch regelmäßigen Luftverkehr mit-

[1]) Vgl. hierzu den denselben Gedanken vertretenden Hennigschen Aufsatz „Gedanken über die künftige Entwicklung des Luftverkehrs" im Januarheft 1917 dieser Zeitschrift, S. 11.

[2]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 155.

[3]) Vgl. Jahrg. 1918, S. 67.

einander verbunden werden, an die Stelle des Balkanzuges soll der Luftverkehr treten, aber nicht nur für Personen, sondern für Personen und Post.

In Österreich war inzwischen für den Luftverkehrgedanken persönlich gearbeitet worden. Dort war das Flugzeugwesen neueren Datums als in Deutschland, dort hatte man Jahrzehnte lang zu seinem Leidwesen erfahren, was es heißt, im Verkehr hintenan zu bleiben. Das Flugzeug soll vor allem die Aufgabe haben, den Verkehr dorthin zu tragen, wo bisher keiner war, dorthin, wo der Schienenstrang nicht hinreicht. Da liegt nun Österreich-Ungarn näher am Balkan, näher auch an dem wirtschaftlichen Neuland, der Ukraine. Ausschließlich Verkehrserwägungen waren maßgebend, daß Österreich-Ungarn eine Luftverkehrslinie Wien—Kiew einrichtete, daß wenige Wochen später der Luftpostbetrieb Wien—Lemberg folgte.

Selbstverständlich stehen dem Luftverkehr der Zukunft noch Schwierigkeiten entgegen. Bedeutung für die große Allgemeinheit gewinnt das Flugzeug erst dann, wenn es genau so wie die Lokomotive und der Dampfer als Verkehrsinstrument, nach bestimmten Kursen und Zeiten geregelt, in den Dienst des Verkehrs gestellt werden kann. Das ist die Aufgabe, die es nicht industriell, sondern rein technisch-mechanisch zu lösen gilt. Hier, nicht im Fliegenkönnen, sind die Hindernisse zu suchen, die noch überwunden werden müssen.

Erst durch die Eröffnung der Luftverkehrslinie Wien—Kiew ist es möglich geworden, die neue Verkehrsarbeit zum Gegenstande öffentlicher Diskussion zu machen. Wieder war es Bayern, das zuerst auf dem Plane erschien, denn der Vorsitzende der Zentrumsfraktion des bayerischen Landtages, Geh. Hofrat Held, richtete als Berichterstatter des Etats der Post- und Telegraphenverwaltung unter seinen 78 Anfragen auch die an den bayerischen Verkehrsminister v. Seidlein: Wie stellt sich die bayerische Verkehrsverwaltung zum Luftverkehr der Zukunft, und welche Förderung gedenkt sie nach dieser Richtung dem Flugzeugwesen angedeihen zu lassen?

Im stillen hatten nämlich die rein theoretischen Vorbereitungen beachtenswerte Schritte getan. Es war gelungen, in München in der Osterwoche 1918 die Ilag ins Leben zu rufen, und zwar unter ideeller und finanzieller Anteilnahme von Handel und Industrie, von Finanz- und Stadtverwaltungen. Bei der Gründungsversammlung waren die Städte München, Nürnberg, Augsburg, Bamberg, Regensburg und Lindau durch eigene Magistratsvertreter zugegen, die sich bei der Aussprache über Ziele und Pläne der Ilag lebhaft beteiligten und sich von vornherein einen gewissen Einfluß dadurch sicherten, daß sie einen Anteil zeichneten. Sofort nach der vollzogenen Ilag-Gründung wurde ein Arbeitskomitee eingesetzt, dem ein Finanzmann, ein Baufachmann und ein führender Flugzeugtechniker angehören. In dieser Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist der erste vorwärts treibende Faktor für den kommenden Luftverkehr zu erblicken, das geht auch daraus hervor, daß wenige Tage nach der Gründung der Generaldirektor Paul Grätz sich nach Wien und Dresden begab, um dort mit den führenden staatlichen und privaten Persönlichkeiten Fühlung zu nehmen und für den Ilaggedanken zu werben. Vor wenigen Monaten folgte bereits die „Ilag"-Gründung in Wien, ebenfalls durch Grätz.

Zur positiven Förderung des Luftverkehrs trug wesentlich die Erklärung des bayerischen Verkehrsministers v. Seidlein bei, die dieser Minister sowohl im Finanzausschuß wie im Plenum der Abgeordnetenkammer auf die direkte Anfrage des Abg. Held abgab. Die Erklärung war die überhaupt erste programmatische Stellungnahme einer deutschen Verkehrsverwaltung zur neuen Verkehrsarbeit. Man erfuhr zunächst, was bis dahin streng geheim gehalten worden war, daß sich Bayern bereits seit dem November 1916 mit dem kommenden Luftverkehr beschäftigt, daß Anregungen und Anfragen bei verschiedenen anderen Behörden von der bayerischen Verkehrsverwaltung ergangen sind und daß im Anschluß an die Luftpostlinie Wien—Kiew die bayerische Verkehrsverwaltung die Initiative zu einer gemeinsamen Stellungnahme aller deutschen Verkehrsverwaltungen ergriffen hat.

In diesem tatkräftigen Zugreifen der bayerischen Regierung ist das Positivste zu erblicken, das bisher im Deutschen Reiche für den Luftverkehr geschehen ist.

Es wird notwendig sein, für den Luftpostverkehr und für den Luftpersonenverkehr neue Flugzeugtypen zu schaffen: einen Posttyp lediglich für Briefschaften und Pakete und einen Personentyp für die Beförderung von 40 bis 60 Personen in einem Apparat.

Das war ja das überraschend Neue in der Erklärung des Verkehrsministers v. Seidlein, daß er nicht so sehr auf die Postbeförderung im Flugzeuge Gewicht legte, sondern nachdrücklich betonte, daß nach seiner Ansicht vor allem die Personenbeförderung im Flugzeug die Zukunft des Luftverkehrs darstellen werde. Mit anderen Worten: Die Sachbeförderung ist theoretisch eigentlich schon ein überwundener Standpunkt, es kommt jetzt nur noch darauf an, die geeigneten Flugapparate für Personenmassenbeförderung zu schaffen.

Damit ist auch zum Ausdruck gebracht, daß dem Luftverkehr nur Weitestentfernungen Aufgabe und Ziel sein müssen. Der Luftverkehr wird die Aufgabe haben, den postalischen Schnellzugverkehr zu überholen, den Expreßpersonenverkehr weit hinter sich zu lassen. Daß dies möglich ist, ist erwiesen. Wie dieser Verkehr zu regeln ist, das ist Aufgabe der zuständigen Stellen.

Gern versteift sich der Pessimismus auf die Rentabilitätsfrage und weist darauf hin, daß größtmöglichste Billigkeit im Verkehr die Hauptsache ist. Diese Hauptsache aber könne zurzeit durch den Luftverkehr noch nicht in rentierendem Sinne beantwortet werden. Aber was kosteten die ersten Reisen in der Postkutsche, wo soundsooft am Tage die Pferde gewechselt werden mußten! Das war eben zu teuer und dabei doch langwierig, es kam die Lokomotive und das Reisen wurde billiger, weil Zeitersparnis den Kostenaufwand

aufwog. Die Lokomotive wurde vom Kraftwagen abgelöst. Bei aller Kostspieligkeit dieses Verkehrsinstrumentes war es doch billig für den, der es nicht ausschließlich zum Vergnügen benutzte, sondern es rationell auszuwerten verstand. Fast zehnmal teuerer als das Reisen mit der Eisenbahn ist das Reisen im Kraftwagen. Und welche Entwicklung hat trotzdem der Automobilverkehr genommen! Nun soll das Flugzeug alle bisherigen Verkehrsinstrumente an Schnelligkeit übertreffen! Es ist daher notwendig, auf die Rentabilitätsfrage einzugehen. Es ist dabei streng zu unterscheiden zwischen dem Luftpost- und dem Luftpersonenverkehr. Nach beiden Richtungen sind in den Projekten, die 1916 den deutschen, österreichischen und ungarischen Verkehrsverwaltungen vom Gründer der Ilag vorgelegt wurden, genaue Berechnungstabellen beigefügt worden.

Man hat bei der Rentabilität des Luftverkehrs von dem Gedanken auszugehen, daß schnellere Beförderung eine Erhöhung der bisher üblichen Verkehrspreise unter allen Umständen rechtfertigt. Wenn ein Paket mit leicht verderblichen Waren statt in zwei Tagen in fünf Stunden im Besitze des Adressaten sein kann, so wird ein höherer Beförderungspreis lieber bezahlt werden als die billigere Taxe, verbunden mit der Ungewißheit, ob die Waren noch gebrauchs- und verkaufsfähig ankommen. Es können bei der Postbeförderung nur zwei Möglichkeiten in Frage kommen. Entweder die Post behält auch die Luftpostbeförderung und übergibt sie gegen eine Pauschale an die den Luftverkehr bestreitenden Gesellschaften oder, was das einzig richtige wäre, Staats- und Privatkapital bestreiten gemeinsam den Luftverkehr, der Staat hat es dann in der Hand, die die Rentablität garantierenden Taxen und Tarife festzusetzen. Hier werden eingehende Berechnungen notwendig sein, es kann wohl schon heute gesagt werden, daß gestaffelte, also Zonentarife zur Einführung gelangen dürften, etwa von 500 zu 500 km. Die Tarifzonen ließen sich durch die Städte, die in den Luftverkehr einbezogen werden, bestimmen. Grätz errechnet als Einheitsporto für den Luftpostbrief mit 20 Gramm 50 Pfennige als ausreichend. Selbst wenn man annimmt, daß ein Luftpostbrief 1 Mark kostet, so wäre dieser Betrag angesichts der Tatsache, daß die Beförderung auf weite Strecken in vierfach kürzerer Zeit bewerkstelligt werden kann, keineswegs zu teuer.

Bei der Rentabilität der Personenbeförderung im Flugzeug ist folgendes zu beachten. Bei der kurzen Lebensdauer der Motorenflugzeuge kann die Personenbeförderung sich nur rentieren, wenn Großflugzeuge gebaut und mit einer Beförderung von je 40 bis 60 Personen gerechnet werden kann. Berechnungen ergeben, daß ein solches Flugzeug pro Kilometer 1 Mark Betriebsstoff mindestens verbraucht. Der Anschaffungspreis eines solchen Großflugzeuges ist mit 350 000 Mark anzusetzen. Diese Summe ist nach 700 Betriebsstunden abzuschreiben. In dieser Zeit legt das Flugzeug bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 125 km 87 500 km zurück, es müssen also pro Kilometer zu der Mark an Betriebsstoffen noch 4 Mark abgeschrieben werden. Der Betriebsunkostenfonds ist ebenfalls mit mindestens mit 1 Mark pro Kilometer zu veranschlagen. Mithin kostet der Kilometer im Riesenflugzeug 6 Mark, so daß sich geteilt durch 40 Personen der Fahrpreis für den Kilometer auf 15 Pfennig stellt. Die Flugstrecken werden mindestens von Flughafen zu Flughafen 250 km sein. Das ergibt für die Strecke z. B. Frankfurt—Regensburg 37,50 Mark pro Person. Zu dieser Summe sind noch Unterhaltungskosten und selbstverständlich Gewinn hinzuzurechnen, so daß sich z. B. eine Flugkarte Hamburg—Wien—Konstantinopel bei rund 2000 km auf 400 Mark stellen würde gegenüber 405 Mark erster Klasse Balkanzug. Vergleicht man nun, daß die Fahrt Hamburg—Konstantinopel im Balkanzug bei direktem Anschluß 70 Stunden beträgt, während ein Flugzeug bei 125 km Geschwindigkeit einschließlich der Aufenthalte beim Wechseln der Flugzeuge in sechs Flughäfen die Strecke in 20 Stunden erledigt, so wäre bei dieser Zeitersparnis von 50 Stunden ein Zuschlag von noch 100 Mark gewiß nicht zuviel. Selbstverständlich ist hier mit dem Friedensdurchschnittstarif der Eisenbahn gerechnet, der Kriegstarif ist ungleich teurer, dementsprechend könnten auch die Flugtarife weit höher in Ansatz kommen.

Die völkerrechtlich wichtigste und schwierig zu lösende Frage beim Luftverkehr der Zukunft ist die Regelung des Lufthoheitsrechtes. Doch auch nach dieser Richtung ist bereits so gründliche Vorarbeit geleistet worden, daß man behaupten kann: Die Richtlinien des Lufthoheitsrechtes stehen fest, denn sie sind das Resultat gemeinsamer Beratungen zwischen den berufenen Körperschaften von Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien, der Türkei und Schweden. Drei Tage haben die Beratungen in Budapest Ende Januar gedauert. Daß sie nicht etwa Besprechungen von privaten Interessenten waren, geht daraus hervor, daß der ungarische Handelsminister Josef Szterenyi mit einer programmatischen Luftverkehrsrede die Zusammenkunft eröffnete und daß sich während der drei Tage im Vorsitz Deutschland, Österreich und Ungarn ablösten.

Der Fundamentalsatz des Lufthoheitsrechtes wird lauten: Ein Privateigentum am Luftraum gibt es nicht! Vielmehr steht das Lufthoheitsrecht dem Staate zu. Im Bürgerlichen Gesetzbuch ist der kommende Luftverkehr schon in Betracht gezogen, denn § 905 des BGB. lautet:

> „Das Recht des Eigentümers eines Grundstückes erstreckt sich auf den Raum über der Erdoberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche.
>
> Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat."

Das neue Lufthoheitsrecht wird auf Grund der Budapester Beratungen festlegen:

> „Das Hoheitsrecht des Staates erstreckt sich auch auf den Luftraum über seinem Staatsgebiet. Den anderen Staaten ist ein Recht auf Durchfahrt durch den fremden

Luftraum im friedlichen Verkehr zu gewähren, beschränkt durch das Recht des Bodenstaates, alle Maßregeln zur Wahrung seiner sonstigen Interessen zu treffen. Dieses Recht ist durch Staatsvertrag zu treffen."

Es besteht aber bei den maßgebenden Juristen der Zentralmächte kein Zweifel, daß kraft des Grundeigentums ein Verbot des Überfliegens nicht abgeleitet werden kann. Infolgedessen hat der Budapester Lufthoheitsrechtskongreß den zweiten Absatz des § 905 des BGB. weiter auszubauen vorgeschlagen und als Leitsätze den Regierungen folgende Formel unterbreitet:

„Niemand ist berechtigt, die Luftfahrt kraft des Grundeigentums zu verbieten. Jedermann hat das Überfliegen seines Grundstückes zu gestatten, es sei denn, daß berechtigte Interessen des Grundeigentümers erheblich beeinträchtigt werden oder daß das Recht des Überfliegens mißbraucht wird. Ein Verbietungsrecht steht dem Grundeigentümer jedoch nicht zu, soweit lediglich sein Interesse gegen Schädigung oder Gefährdung durch abstürzende Luftfahrzeuge oder durch das Herabfallen von Gegenständen aus solchen geschützt zu sein in Frage kommt, ferner wegen Beeinträchtigung anderer Interessen, wenn das Grundstück in angemessener Höhe überflogen wird. Soweit dem Grundeigentümer ein Verbietungsrecht nicht zusteht, sind seine Interessen durch öffentlich-rechtliche Schadenverhütungs- und privatrechtliche Schadensersatzvorschriften zu schützen."

Im Luftrecht werden weiterhin neben dem Hoheitsrecht drei Hauptkapitel zu unterscheiden sein: 1. Die Zollregelung, 2. das Verwaltungsrecht, 3. der Schadenersatz.

Es geht nicht an, bis ins Kleinste diese drei Hauptgebiete zu zergliedern, jedes für sich bietet Stoff für ein Buch. Die Zollregelung wird neben dem Lufteigentumsrecht das Hauptkapitel des Luftgesetzes bilden, denn hier steht die Zollgesetzgebung vor etwas völlig Neuem. In Budapest war bei dem Kongreß der Berichterstatter für Zollfragen der bekannte deutsche Major Tschudi. Auch hier wurden für die Regierungen Leitsätze besprochen und als willkommene Vorarbeit festgelegt, die zunächst besagen, daß im internationalen Luftverkehr für den Zoll die gleichen Grundsätze Berücksichtigung und Beachtung finden müssen, wie beim internationalen Zollverkehr überhaupt. Was den Luftverkehr speziell anbelangt, so soll verlangt werden:

„Warenführende Luftfahrzeuge haben sich grundsätzlich vor jedem Aufstieg und nach jeder Landung einer amtlichen Warenaufnahme zu unterziehen. Die dem Führer doppelt einzuhändigende Bescheinigung hat dieser baldigst nach der Landung der Zollprüfstelle vorzulegen und hat alle zur Erkennung des Luftfahrzeuges sowie der Waren erforderlichen Angaben zu enthalten. Bei der Landung fehlende Ware ist zu verzollen."

und

„Möglichste Gleichförmigkeit der Zollvorschriften und möglichste Verminderung von Zollgrenzen ist anzustreben, wie überhaupt alles getan werden muß, um den Luftverkehr nicht durch kleinliche Zollangelegenheiten zu erschweren und zu behindern. Der landungslose Durchflug ist zollfrei und die Identitätsprüfung der Ware durch Plombierung zu ersetzen."

Weit diffiziler werden die Verwaltungsbestimmungen beim Luftverkehr sein müssen; dabei wird an der Spitze der Verwaltungsbestimmungen wohl der Paragraph stehen:

„Der Luftverkehr ist nur mit staatlich eingetragenen Luftfahrzeugen und mit geprüften Führern auf geprüften Fahrzeugen gestattet."

Eine dreifache Sicherung hat also verwaltungsrechtlich der Lufthoheitsrechtskongreß den Regierungen vorgeschlagen, einmal: Staatliche Eintragung jedes Flugzeuges, das sich im Luftraum bewegt, zweitens die Garantie, daß nur Flugzeugführer in den Lüften hantieren, die vom Staate geprüft sind und drittens, daß nur Fahrzeuge aufliegen dürfen, die staatlich abgenommen, d. h. staatlich auf ihre Flugsicherheit geprüft sind.

Die gleichen Forderungen sind schon in den Entwürfen enthalten gewesen, die 1916 den Regierungen von Paul Grätz zugegangen sind. Es zeigt also, daß der Lufthoheitsrechtskongreß sich verwaltungsrechtlich genau auf die gleiche Basis wie Grätz gestellt hat. Das ist um deswillen sehr beachtenswert, weil bei den Luftrechtsberatungen in Budapest nicht Laien, sondern ausschließlich Juristen das Wort führten, denn es war eine Tagung der juristischen Kommissionen der Luftfahrerverbände der Mittelmächte, derselben Verbände, die schon vor dem Kriege im Rahmen der „Fédération aéronautique internationale" eine Rolle gespielt haben.

Zum Verwaltungsrecht gehören selbstverständlich auch die Verkehrsvorschriften. Den Regierungen sind folgende Leitsätze unterbreitet worden:

„Für den gesamten Luftverkehr sind einheitliche Verkehrsregeln (Ausweichregeln, Signale, Überholen u. dergl.), und, soweit der Verkehr von Unternehmungen bestritten wird, übereinstimmende Betriebsvorschriften festzusetzen. Die Luftfahrt- und die Flughafenunternehmungen unterliegen staatlicher Konzession. Die Luftverkehrsanlagen sind ähnlich wie andere Betriebsanlagen, genehmigungspflichtig. Die staatliche Aufsicht und die Verwaltung des Luftverkehrswesens sind zu zentralisieren. Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftverkehrs soll dem Reiche zustehen."

Aus diesen Leitsätzen geht deutlich hervor, daß vor allem Einheitlichkeit angestrebt werden soll.

Ferner beschloß die Budapester Tagung für den Schadenersatz den Regierungen folgende Fundamentalsätze zu unterbreiten:

„Alle durch ein Luftfahrzeug herbeigeführten Schäden sind zu vergüten. Haftbar ist der Halter des Fahrzeuges. Die Haftung ist ausgeschlossen, sofern bewiesen wird, daß der Beschädigte schuldhaft die Beschädigung verursacht hat, oder daß der Schaden durch Dazwischengreifen eines Dritten herbeigeführt wurde."

Daß diese wenigen Sätze nur ein Gerüst darstellen, versteht sich von selbst. Aber man sieht, um welchen Grundgedanken sich der Schadenersatz im Luftrecht kristallisieren wird.

Also Linienführung, Tarife, genaue Kurse und alles was mit der Rentabilität zusammenhängt, könnte schon jetzt auf durchführbare Basis gestellt werden. Technisch ist die Flughafenfrage in Angriff zu nehmen und mit den Städten des Flugnetzes in größter Vertraulichkeit zu erledigen, um wilder Terrainspekulation nicht Tor und Tür zu öffnen. Auf keinen Fall dürfen die deutschen und

die Verkehrsverwaltungen der dem Deutschen Reiche verbündeten Staaten dem Privatkapital freie Hand lassen. Der Krieg hat in den Händen Einzelner Millionenvermögen angehäuft. Wenn man weiß, daß z. B. hoch gerechnet ein mitteleuropäischer Luftverkehr Hamburg—Konstantinopel und Straßburg—Konstantinopel mit einem Kapital von 50 bis 70 Millionen Mark ohne weiteres ins Leben gerufen werden kann, so würde es eine Kleinigkeit sein, hierfür diese Summe von privater Seite aufzubringen. Aber der Luftverkehr der Zukunft soll und darf nicht privatem Unternehmergeiste freigegeben werden. Die Staaten haben die Pflicht, zum mindesten durch Mitbeteiligung dafür zu sorgen, daß sie ein Wort mitzureden haben.

Und darauf zielen die neuen Verhandlungen ab.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschaftsstatistik von Mitte Juni bis Mitte August 1918.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 4½ „ | Norwegen | 6 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

### Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 15. Juni | 22. Juni | 30. Juni | 6. Juli | 15. Juli | 22. Juli | 31. Juli | 7. August |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 2345 | 2346 | 2346 | 2346 | 2346 | 2347 | 2347 | 2347 |
| Silberbestand | 121 | 120 | 121 | 121 | 122 | 120 | 120 | 120 |
| Wechsel | 14936 | 14832 | 16070 | 15653 | 15216 | 14942 | 15988 | 15845 |
| Lombards | 9 | 4 | 5 | 5 | 9 | 6 | 8 | |
| Täglich fällige Verbindlichkeiten | 7904 | 8118 | 9180 | 8314 | 7910 | 7751 | 8504 | 8332 |
| Notenumlauf | 12042 | 12047 | 12510 | 12569 | 12470 | 12383 | 12705 | 12786 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 30. Mai | 6. Juni | 13. Juni | 20. Juni | 27. Juni | 4. Juli | 11. Juli | 18. Juli | 25. Juli | 1. Aug. | 8. Aug. | 15. Aug. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barvorrat | 30,85 | 30,39 | 30,30 | 30,27 | 30,00 | 28,88 | 29,33 | 29,58 | 29,84 | 28,84 | 29,62 | 29,93 |
| Wechsel | 106,49 | 101,55 | 100,92 | 95,05 | 100,80 | 112,94 | 109,92 | 105,53 | 103,82 | 106,79 | 103,11 | 100,19 |
| Guthaben Privater | 135,27 | 131,90 | 126,56 | 125,19 | 128,85 | 152,07 | 140,42 | 134,79 | 136,70 | 138,44 | 132,76 | 137,73 |
| Guthaben des Staates | 41,06 | 38,66 | 43,02 | 36,12 | 35,78 | 38,18 | 38,34 | 38,21 | 34,67 | 37,79 | 39,88 | 34,09 |
| Notenumlauf | 51,05 | 51,85 | 52,03 | 52,38 | 53,67 | 54,90 | 55,09 | 55,37 | 55,74 | 56,87 | 56.78 | 56,69 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven | 17,50% | 17,82% | 17,88% | 18,77% | 18,22% | 15,18% | 16,40% | 17,10% | 17,41% | 17,37% | 17,16% | 17,45% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franks.)

| | 13. Juni | 20. Juni | 27. Juni | 4. Juli | 11. Juli | 18. Juli | 25. Juli | 1. Aug. | 8. Aug. | 15. Aug. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand (Inland) | 3348 | 3360 | 3361 | 3362 | 3363 | 3393 | 3394 | 3395 | 3396 | 3396 |
| Goldbestand (Ausland) | 2062 | 2067 | 2062 | 2062 | 2062 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 | 2037 |
| Silber | 253 | 256 | 259 | 266 | 266 | 269 | 277 | 286 | 304 | 315 |
| Wechsel | 2556 | 2412 | 2434 | 2342 | 2207 | 2200 | 2169 | 2149 | 2070 | 2009 |
| Guthaben des Staates | 53 | 67 | 37 | 54 | 39 | 172 | 138 | 29 | 68 | 99 |
| Privatguthaben | 3876 | 3928 | 4019 | 3838 | 3969 | 3986 | 3845 | 3701 | 3888 | 3685 |
| Notenumlauf | 28232 | 28414 | 28550 | 28952 | 29090 | 29111 | 29148 | 29320 | 29476 | 29408 |
| Staats-Vorschuß | 18150 | 18400 | 18650 | 18950 | 19100 | 19100 | 19100 | 19100 | 19350 | 19350 |
| Vorschuß an die Verbündeten | 3420 | 3430 | 3435 | 3435 | 3440 | 3440 | 3440 | 3445 | 3452 | 3453 |

**Russische Staatsbank** veröffentlicht keine Ausweise mehr.

**Schweizerische Notenbank** (in Millionen Franken).

| | 7. Mai | 15. Mai | 23. Mai | 31. Mai | 7. Juni | 15. Juni | 22. Juni | 29. Juni | 6. Juli | 15. Juli | 23. Juli | 31. Juli |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gold | 376 | 376 | 376 | 381 | 380 | 384 | 384 | 384 | 383 | 383 | 382 | 382 |
| Silber | 55 | 56 | 56 | 57 | 57 | 58 | 58 | 56 | 55 | 55 | 56 | 54 |
| Noten | 697 | 681 | 677 | 705 | 689 | 676 | 673 | 721 | 706 | 688 | 678 | 713 |
| Wechsel | 300 | 276 | 271 | 304 | 285 | 294 | 304 | 345 | 326 | 307 | 279 | 294 |
| Lombard | 35 | 34 | 31 | 31 | 32 | 31 | 31 | 31 | 32 | 34 | 41 | 52 |
| Girogutthaben | 104 | 101 | 102 | 106 | 106 | 123 | 137 | 154 | 149 | 154 | 134 | 114 |

**Neue Belgische Notenbank** (Notenabteilung der Soc. Général de Belgique in Millionen Franken).

| | 20. Juni | 27. Juni | 11. Juli | 18. Juli | 21. Juli | 1. August | 8. August |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand u. deutsches Geld | 47 | 48 | 41 | 45 | 45 | 47 | 48 |
| Guthaben im Ausland | 899 | 899 | 961 | 962 | 962 | 962 | 961 |
| Darlehen gegen Schatzscheine belg. Provinzen | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 |
| Wechsel | 114 | 113 | 110 | 104 | 107 | 109 | 107 |
| Notenumlauf | 1359 | 1358 | 1414 | 1394 | 1387 | 1381 | 1376 |
| Giroguthaben | 273 | 274 | 271 | 289 | 299 | 310 | 314 |

**Niederländische Bank** (in Millionen Gulden).

| | 4. Mai | 11. Mai | 18. Mai | 25. Mai | 1. Juni | 8. Juni | 15. Juni | 22. Juni | 29. Juni | 6. Juli | 13. Juli | 20. Juli | 27. Juli |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand | 721 | 721 | 719 | 721 | 720 | 720 | 717 | 717 | 717 | 717 | 717 | 715 | 715 |
| Silberbestand | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Wechsel | 61 | 58 | 55 | 50 | 48 | 46 | 45 | 44 | 43 | 42 | 34 | 44 | 52 |
| Lombard | 170 | 150 | 135 | 131 | 133 | 122 | 118 | 114 | 122 | 119 | 115 | 114 | 112 |
| Notenumlauf | 972 | 952 | 934 | 919 | 927 | 917 | 911 | 902 | 927 | 926 | 926 | 910 | 909 |
| Giroguthaben | 50 | 52 | 55 | 65 | 40 | 43 | 49 | 61 | 48 | 58 | 63 | 74 | 76 |

**Außenhandel Englands.**

| Juni | 1918 | 1917 |
|---|---|---|
| Einfuhr | £ 101 616 849 | £ 86 078 742 |
| Ausfuhr | „ 45 026 231 | „ 43 651 663 |
| Wiederausfuhr | „ 2 114 777 | „ 6 428 081 |

**Auftragsbestand des Stahltrustes** (New York)
(in 1000 t)
Ende Juni 1918 8 884 000 (i. V. 11 383 000).

## Amtliche Devisenkurse am 1. Juli und 1. August 1918.

### Berlin.

| | | Juli | | August | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Geld | Brief | Geld | Brief |
| Holland | 100 fl. | 263½ | 264 | 309½ | 310 |
| Dänemark | 100 Kr. | 165½ | 166 | 188½ | 189 |
| Schweden | 100 Kr. | 182¼ | 182¾ | 212¼ | 212¾ |
| Norwegen | 100 Kr. | 166¼ | 166¾ | 189¼ | 189¾ |
| Schweiz | 100 Fr. | 135½ | 135¾ | 151 | 151¼ |
| Wien / Budapest | 100 K. | 62,05 | 62,15 | 60,55 | 60,65 |
| Bulgarien | 100 Leva | 79 | 79½ | 79 | 79½ |
| Konstantinopel | | 20,55 | 20,65 | 21,05 | 21,15 |
| Madrid. u Barcelona | | 105 | 106 | 113 | 114 |

### Wien.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Berlin | 160,90 | 161,20 | 164,85 | 165,15 |
| Amsterdam | 425 | 426 | 511 | 512 |
| Zürich | 218,50 | 219,50 | 249,25 | 250,25 |
| Kopenhagen | 267 | 268 | 311,50 | 312,50 |
| Stockholm | 294 | 295 | 350,50 | 351,50 |
| Kristiania | 269 | 270 | 312,50 | 313.50 |
| Konstantinopel | 33 | 33,70 | 34,25 | 35 |
| Marknoten | 160,90 | 161,30 | 164,85 | 165,25 |

### Paris.

| | |
|---|---|
| London | 27,16 |
| New York | 570,00 |
| Schweiz | 144,25 |
| Spanien | 753,25 |
| Portugal | — |
| Holland | 294,50 |
| Rußland | — |
| Dänemark | 180,00 |
| Norwegen | 180,50 |
| Schweden | 204,00 |
| Italien | 63,25 |

### Zürich.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 70,00 | 66,50 |
| Wien | 41,00 | 39,10 |
| Holland | 202,75 | 204,25 |
| New York | 3,98 | 3,94 |
| London | 18,95 | 18,79 |
| Paris | 70,00 | 69,20 |
| Italien | 43,80 | 45,20 |
| Kopenhagen | 124,00 | 124,00 |
| Stockholm | 141,25 | 143,00 |
| Kristiania | 124,75 | 124,25 |
| Petersburg | 57,00 | 52,00 |
| Madrid | 111,50 | 104,25 |
| Buenos Aires | 187,00 | 178,00 |

### London.

| | |
|---|---|
| Privatdiskont | 3 17/32 |
| Silber | 48 13/16 |
| Wechsel auf Amsterdam kurz | 9,17½ |
| „ auf Paris 3 Monate | 27,55 |
| „ auf Paris kurz | 27,15 |

### Amsterdam.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Wechsel auf | Berlin | 34,25 | 32,30 |
| „ „ | Wien | 20,50 | 18,95 |
| „ „ | Schweiz | 49,00 | 48,80 |
| „ „ | Kopenhagen | 61,00 | 60,75 |
| „ „ | Stockholm | 69,50 | 68,97½ |
| „ „ | New York | 194½ | 191,75 |
| „ „ | London | 9,28 | 9,14½ |
| „ „ | Paris | 34,30 | 33,75 |

### Kopenhagen.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 56,75 | 53,15 |
| Amsterdam | 164,00 | 165,50 |
| London | 15,27 | 15,22 |
| Paris | 57,00 | 56,00 |

### Stockholm.

| | | |
|---|---|---|
| Berlin | 49,75 | 47,00 |
| Amsterdam | 140,50 | 145,50 |
| Schweizer. Plätze | 71,75 | 71,25 |
| London | 13,48 | 13,31 |
| Paris | 49,85 | 49,15 |

### New York.

| | | |
|---|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | 4 | nom. |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag. | 4½ | nom. |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7250 | 4,7250 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7645 | 4,7645 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7137 | 5,7100 |
| Silber per Unze | 99⅝ | 99⅛ |

## Handel und Wirtschaft.

### Allgemeines.

Der „Temps“ veröffentlicht nachfolgende Ziffern, aus denen sich ergeben soll, daß die Entente beinahe über alle Rohstoffe für die Textilindustrie verfügt. (Da, wie Stichproben ergeben, einmal Produktions-, einmal Vorratsziffern genommen werden, um das Ententeübergewicht darzustellen, müssen die Zahlen mit Vorsicht aufgenommen werden.) In Tonnen:

| | Entente | Zentralmächte |
|---|---|---|
| Wolle | 1 138 000 | 97 000 |
| Baumwolle | 4 659 000 | — |
| Seide | 229 000 | 16 000 |
| Flachs | 1 225 000 | 100 000 |
| Hanf | 912 000 | — |
| Jute | 1 482 000 | — |
| ölhaltige Gewächse | 8 230 000 | 166 000 |

| | Entente | Zentralmächte |
|---|---|---|
| Gummi | 1 345 000 | 29 500 |
| Kupfer | 780 000 | 49 000 |
| Blei | 1 000 000 | 172 000 |
| Zink | 1 513 000 | 678 000 |
| Nickel | 398 000 | 14 000 |
| Aluminium | 529 000 | 10 000 |
| Petroleum | 94 000 000 | 700 000 |
| Reis | 94 000 000 | 106 000 |
| Kaffee | 805 000 | — |
| Tee | 354 000 | — |
| Kakao | 187 000 | 6 500 |

Die Weltproduktion an Silber betrug in Millionen Unzen 1912 224, 1913 225, 1914 214, 1915 194, 1916 177; davon entfielen auf:

| | 1914 | 1915 | 1916 |
|---|---|---|---|
| Ver. Staaten von Nordamerika | 72 | 75 | 73 |
| Kanada | 27 | 26 | 25 |
| Mexico | 71 | 60 | 40 |
| Australien | 6 | 6 | 3 |
| Europa | 16 | 4 | 4 |
| Asien mit Japan | 5 | 5 | 6 |
| Afrika | 1 | 1 | 1 |
| Süd- und Mittel-Amerika | 15 | 17 | 19 |
| Zusammen | 213 | 194 | 171 |

Eine Erhöhung des Goldpreises wird durch die britischen Goldproduzenten angestrebt, da der nicht erhöhte Goldpreis nicht mit den bedeutend erhöhten Förderkosten übereinstimmt.

## I. Europa.

**Deutschland.** Zur Gründung eines Deutsch-Schwedischen Wirtschaftsverbandes hat sich ein Ausschuß bestehend aus hervorragenden Firmen beider Länder gebildet. Vorgesehen ist eine gegenseitige Unterstützung im Falle des durch die Entente angestrebten Wirtschaftskrieges, eine Unterstützung der durch deutschfreundliches Verhalten auf die englische schwarze Liste gesetzten Firmen, tatkräftiges Eintreten für die beiderseitigen Interessen bei den zu erwartenden Zollverhandlungen usw. Die Geschäftsstelle des Ausschusses befindet sich in Berlin, Lankwitzstraße 5.

Der Kupferbergbau in Westfalen, der lange Zeit wegen der amerikanischen Konkurrenz unlohnend war, dürfte nach den angestellten Berechnungen das Interesse des Staates beanspruchen. Es handelt sich um die 1760 aufgegebene Grube in Rummenohl bei Hagen, für die sich im Jahre 1913 die Dillinger Hüttenwerke A.-G. in Dillingen an der Saar interessierten und sich das Schürfrecht sicherten. Nach den bei dem Schürfen gemachten Feststellungen enthält der Gang mindestens 30 Kilo Kupfer auf den Kubikmeter Erz. Die Abbauhöhe über der Talsohle ist 30—140 m. Man nimmt an, 2 400 000 Kilo Kupfer in Rummenohl gewinnen zu können. Die Erzgrube, deren Ausbeute vorerst noch in Dillingen verhüttet werden muß, wird in Form einer hundertteiligen Gewerkschaft (Kuxenmehrheit Dillingen) betrieben. Da für Kupfererze die für andere Erze bestehende Tarifermäßigung bisher noch nicht gewährt wird, bedeutet der Transport eine starke Erhöhung der Selbstkosten.

Den Braunkohlenwerken westlich der Elbe (im Oberbergamtsbezirk Halle a. S.) hat der preußische Handelsminister unter Fristsetzung bis 10. September 1918 das Zwangssyndikat angedroht, sofern bis dahin nicht eine freiwillige Einigung zustande gekommen sein wird. Die zwangsweise Errichtung eines mitteldeutschen Braunkohlensyndikats wäre im Nichteinigungsfalle bis Ende September zu erwarten. Damit wäre eine Zusammenfassung der hauptsächlichsten Braunkohlengruppen — die Einigung der Gruppen östlich der Elbe wurde auf ähnlichem Wege erzielt und die rheinischen Gruppen verfügen über eine freiwillige, aber straffe Organisation — vollendet.

Zwischen dem Reichswirtschaftsamt und dem Verbande der deutschen Rauchwarenfirmen, Sitz Leipzig, sind Verhandlungen über die zukünftige Gestaltung der Einfuhr von Rauchwaren aus Rußland gepflogen worden.. Hierbei ist in den wichtigsten Punkten eine Übereinstimmung zwischen der Reichsregierung und den Interessen des Rauchwarenhandels erzielt worden.

Der württembergische Finanzminister teilte im Finanzausschuß der Zweiten Kammer mit, daß die Gründung einer Reederei als gemischt-wirtschaftlicher Betrieb unter dem Namen „Reederei Schwaben“ bevorstehe. Die Reederei solle für die Verfrachtung der den Rhein hinabgehenden Salztransporte der staatlichen Saline Friedrichshall und des Privatsalzbergwerks Heilbronn gemeinsam mit dem letzteren und mit der Firma Haniel in Duisburg geschaffen werden. Der Sitz der Gesellschaft ist Stuttgart. Zweigniederlassungen sind in Mannheim und Duisburg vorgesehen. Das Aktienkapital beträgt 1 Million Mark, wovon der Staat 40 Prozent, das Salzbergwerk Heilbronn 34 Prozent und Haniel 26 Prozent übernommen haben mit dem Recht der Teilhaber, das Aktienkapital später auf den doppelten Betrag zu erhöhen. Auch ist eine spätere Beteiligung der württembergischen Industrie dabei in Aussicht genommen.

In der Zweiten Kammer wurde heute aus der Mitte des Hauses bekannt gegeben, daß in Stuttgart eine Aktiengesellschaft gegründet wurde, die für Württemberg eine große Verkaufs- und Ausstellungsgelegenheit schaffen soll, um die Zentralisierung in Leipzig zu durchbrechen. Im neuen Bahnhofsviertel soll ein eigenes Gebäude hergestellt werden. Es besteht die Aussicht, daß neben der Edelmetallindustrie auch die Uhrenindustrie und Feinmechanik und wahrscheinlich auch die Konfektion sich in Stuttgart zu einer dauernden Messe vereinigen werden.

Von namhaften Kieler Firmen ist die Gründung einer Hochseefischerei-Aktiengesellschaft in die Wege geleitet worden. Als Gründungskapital sind 2½ Millionen Mark vorgesehen. Fünf Dampfer von je 500 000 Mark sollen erworben werden. Außer dem Frischfischfang soll auch der Heringsfang betrieben und namentlich Kattegat und Skagerrak befischt werden.

**Österreich-Ungarn.** Die österreichische Öl- und Fettzentrale hat begonnen, die Abwässer der Textilindustrie auf Rückgewinnung der in den verschiedenen Prozessen angewandten Öle und Fette zu verarbeiten. Die genannte Zentrale strebt danach, gemeinsam mit der Wollzentrale, die Rückgewinnung der Öle allgemein durchzuführen, so daß auch in mittleren und kleineren Betrieben Vorkehrungen zur Ausnutzung der Abwässer getroffen werden.

Am 10. August 1918 nahm das neuerrichtete Ministerium für Volksgesundheit seine Tätigkeit auf.

**Ukraine.** „Rabotschaja Shisn“ vom 21. Juni 1918 macht nach amtlicher Quelle folgende Angaben über die in der Ukraine vorhandenen Zuckervorräte in den Gouvernements:

| | Pud |
|---|---|
| Wolhynien | 1 130 298 |
| Kiew | 11 277 247 |
| Podolien | 4 254 604 |
| Cherson | 1 083 040 |
| Kursk | 434 135 |
| Poltawa | 1 947 695 |
| Charkow | 5 565 853 |
| Tschernigow | 1 678 044 |
| insgesamt | 27 370 916 |
| davon Raffinade | 18 321 728 |

**Rußland.** Die interimistische Verwaltung der Moskauer Abteilung der Volksbank der russischen förderativen Räte-Republik hat angekündigt, daß außer den bereits eröffneten Depositenkassen 1 und 2 (in den Räumen der ehemaligen Petersburger Bank) noch fünf Abteilungen und neun städtische Filialen eröffnet worden sind.

Im Lenaer Goldbezirk wurde der Einstandspreis für ein Solotnik Gold Ende Juni auf 43 Rubel festgesetzt gegen 32 Rubel im Februar d. J. und 4,50 Rubel vor dem Kriege.

**England.** Die Kapitalsanlagen im ersten Halbjahr 1918 beliefen sich insgesamt auf 696 180 200 £. Davon entfallen auf Staatsanleihen (War bonds usw.) 689 525 200 £. Auf Anlagen in Industrie, Bank- und Versicherungswesen entfallen 5 660 000 £. Im ersten Halbjahr 1917 wurden insgesamt 1 047 179 467 £ investiert.

Die Regierung erteilte ihre Zustimmung zum Zusammenschluß der Lloyds Bank mit der Capital and Counties Bank, der National Bank of Scotland und der London River Plate Bank. Der Zusammenschluß der Lloyds Bank mit der National Bank of India wird ebenfalls vorbereitet.

Im Anschluß an die unlängst angekündigte Fusion der Barclay's Bank und der Provincial and South Western Bank, welche zusammen 220 Millionen £ kontrollieren, bemerkt „Financial News", daß Verhandlungen über eine Interessengemeinschaft zwischen einer großen Londoner Bank und Bankhäusern in Schottland, Südamerika und Indien im Gange sind, um das Banksystem des britischen Weltreiches zu konsolidieren. In diesem Zusammenhang sei auch das Auftreten der London and South Western Bank und der Lloyds Bank in Frankreich und Italien und der London City and Midland Bank und der London County and Westminster Bank in Spanien aufzufassen.

Im Unterhause erklärte die Regierung, daß gesetzliche Maßnahmen bevorstehen, nach denen die Eröffnung von Niederlassungen von Banken aus jetzt feindlichen Ländern in England eine Reihe von Jahren nach Friedensschluß unmöglich gemacht wird.

Die Förderung von Kohle wird für 1918 auf 287½ Millionen Tonnen geschätzt. Der Board of Trade hat eine Erhöhung der Kohlenpreise um 1 Schilling 6 Pence für die Tonne beschlossen. Die Maßnahme hat rückwirkende Kraft ab 1. Juni d. J.

„Ec. St. Berichten" Nr. 133 bringen über die Baumwollversorgung einen bemerkenswerten Aufsatz, nach welchem im nächsten Herbst, falls sich die Schiffsraumfrage lösen läßt, die Versorgung Englands mit amerikanischer Rohbaumwolle wieder besser gestalten wird.

Gleichzeitig wird eine vom Board of Control für den 27. April 1918 veröffentlichte Übersicht mitgeteilt, in welcher sämtliche Baumwollbestände Englands, die schwimmenden einbegriffen, aufgeführt werden. Diese lautet:

amerikanische Baumwolle 523 564 Bl., Wochenverbrauch etwa 45 000 Bl.,
indische Baumwolle 161 917 Bl., Wochenverbrauch etwa 1 900 Bl.,
ägyptische Baumwolle 203 110 Bl., Wochenverbrauch etwa 11 000 Bl.,
brasilianische Baumwolle 10 084 Bl., Wochenverbrauch etwa 400 Bl.,
peruanische Baumwolle 66 840 Bl., Wochenverbrauch etwa 1 400 Bl.,
Sea-Island Baumwolle 4 408 Bs., Wochenverbrauch etwa 200 Bl.,
diverse Baumwolle 18 451 Bl., Wochenverbrauch etwa 1 200 Bl.,
insgesamt 988 374 Bl., Wochenverbrauch etwa 61 100 Bl.

Das Board of Trade hat eine Verfügung erlassen, die eine Rationierung des Nutzholzes bezweckt. Jede Holzhandlung, die seit 1912 jährlich mehr als 100 Standard umsetzte, hat ihr Lager anzumelden. Sämtliche in englischen Häfen eingehenden Weichhölzer werden von der Regierung, unter Mitwirkung eines Fachausschusses, übernommen, verwaltet und gegen Erlaubnisscheine an die Verbraucher ausgehändigt.

In Schottland hat man Versuche gemacht, Gewebe für Bekleidungsgegenstände mittels geeigneter Verfahren aus Moos herzustellen.

**Frankreich.** Die Steuereingänge für Juni weisen eine Abnahme um 48 309 000 Fr. auf. Davon entfallen auf verminderte Zolleingänge 32 180 000 Fr.

Der Académie des Sciences wurden Papierproben vorgelegt, zu denen als Rohstoff welke Baumblätter Verwendung fanden.

Der „Temps" veröffentlicht für Mitte Juli folgende Pariser Marktpreise: Artischocken (100 St.) 15 bis 50 Fr., Blumenkohl (100 St.) 60—125 Fr., Bohnen (100 kg) 120—500 Fr., Erbsen (100 kg) 85—140 Fr., ein Bündchen Möhren 0,55—1,20 Fr., Spargel (100 kg) 70—120 Fr., Erdbeeren (100 kg) 120—280 Fr., Spinat (100 kg) 40—55 Fr., Kirschen (100 kg) 80—150 Fr., Apfelsinen (100 St.) 10 bis 18 Fr., Zitronen (100 St.) 10—18 Fr. In Belfort wurden bezahlt für Blumenkohl 1—1,50 Fr. das St., Weißkohl 0,66 Fr. das St., Erbsen 1,20—1,60 Fr. das kg, Spargel 2,50 bis 3,25 Fr. der Bund, Erdbeeren 2,50 Fr. das kg, Kirschen 1,80—2,40 Fr. das kg.

Die Société Normande de Métallurgie wird ihr Aktienkapital von 44,2 Fr. Millionen auf 52,2 Fr. Millionen erhöhen. Nach dem Kriege sollen außerdem noch 7,8 Fr. Millionen junge Aktien emittiert werden, die den Aktionären der Soc. de Métallurgie de Can angeboten werden sollen, mit welcher eine Interessengemeinschaft geschlossen wurde. Es handelt sich hier um einen Besitzkomplex im Norden Frankreichs, bei welchem die große deutsche Stahlfirma Thyssen stark beteiligt war.

Amerikanisches Kapital beabsichtigt die Errichtung einer großen Waffen- und Munitionsfabrik im Stile Krupps mit einem Kostenaufwand von 30—35 Millionen $.

**Italien.** Es soll in kürzester Zeit ein Dekret erlassen werden, das eine vollständige Änderung des Urheber- und Verlagsrechts bedeuten würde. Alle literarischen, musikalischen und künstlerischen Werke, die bisher nach Ablauf einer gewissen Zeit nach dem Tode des Autors für den Buchhandel frei wurden, sollen nach Ablauf dieser Frist an den Staat fallen, und zwar so, daß von jeder Reproduktion eine Tantieme an den Staat gezahlt wird. Und zwar sollen auch alle Werke, deren Schutzfrist schon früher oder jetzt abgelaufen sind, also auch Werke Dantes, unter dieses Gesetz fallen. Man rechnet auf eine jährliche Einnahme von 300 Millionen Lire.

Unter der Firma „Banca dell' Italia Meridionale" wurde in Neapel eine Bank mit einem Kapital von 15 Millionen Lire errichtet. — Die Banca Commerciale Italiana beabsichtigt die Errichtung einer Filiale in New York.

Ein Dekret ermächtigt das italienische Schatzamt, neue Vorschüsse in Höhe von 800 Millionen Lire bei den Notenbanken zu erheben.

**Spanien.** Die Notengrenze der Bank von Spanien wurde von 3000 auf 3500 Millionen Pesetas erhöht. Der Staat erhält dafür das Recht auf Vorschüsse bis zur Höhe von 150 Millionen gegen 75 Millionen Pesetas, unter Herabsetzung der Verzinsung derselben von 2 auf 1 Prozent. — Ausländische Goldguthaben gelten nicht als Notendeckung.

In den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres betrug die Ausfuhr 332,5 Millionen Pesetas gegen 554,3 Mil-

lionen Pesetas in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Einfuhr belief sich auf 218,2 (i. V. 356,4) Millionen Pesetas.

„L'Echo des mines" berichtet, daß eine Gruppe spanischer Kapitalisten in Bilbao eine Gesellschaft gegründet habe, um in den Provinzen Lugo und Corunna Eisenfabriken zu errichten. Sie hat eine Erzgrube erworben, welche reichhaltiges rotes und braunes Eisenerz liefert und gleichfalls Kohlenbergwerke in Villablino. Die Produktion der Unternehmungen soll sich jährlich auf 600 000 Tonnen Stabeisen und 500 000 Tonnen Stahl belaufen. Die Betriebe werden elektrisch eingerichtet, wobei die drei Wasserfälle in den Provinzen Leon und Oreuse ausgenutzt werden.

Schweden. Durch eine Änderung an Benzinmotoren ist es einem Mechaniker gelungen, als Brennstoff Karbid zu verwenden. Praktische Versuche haben eine Ersparnis von 60 Prozent gegenüber Benzin ergeben.

Dem Ingenieur Strehlenert ist es gelungen, aus der Abfallauge der Sulfitfabriken Kohle herzustellen. In der Nähe von Svartock soll eine Fabrik errichtet werden mit zunächst 5—6000 t Jahresproduktion. Weitere Fabrikanlagen sind geplant. Die beiden genannten Erfindungen sind für die Unabhängigkeit Schwedens von der Einfuhr ausländischer Brennstoffe von größtem Wert.

Die Electro Salpeter Aktiebolaget hat in Lulea-Elf eine Fabrik zur Erzeugung von Salpeter (Kalksalpeter) mit einer Produktion von 33 000 t jährlich (Gesamtbedarf Schwedens) errichtet.

Über die Fortschritte des Bergbaus während des Krieges bringt das „Handelsblad" vom 23. Juli 1918 eine Notiz, nach welcher seit Kriegsausbruch die Manganerzeugung Schwedens sich verdoppelt habe, und ein neuer Schmelzofen in Trolhättan erbaut worden sei. Die Produktion von Nickelerz sei wieder aufgenommen und zu diesem Zwecke zwei wertvolle Lager untersucht worden. Ein Schmelzofen wurde in Klefva (Smaland) und in Kusa (Dalarne) erbaut. Die Produktion von Molybdän, welches vor dem Kriege eingeführt werden mußte, entspricht jetzt etwa der Hälfte der Weltproduktion des Jahres 1913. Die zur Verfertigung von Schwefelsäure wichtige Erzeugung von Sulfurpyrit hat im Kriege einen gewaltigen Aufschwung genommen.

In Westmanland, 3 km von der Stadt Amot entfernt, wurde ein reiches Kupfererzlager entdeckt mit einem Gehalt von 90 Prozent (?) in Form von Kupferoxyd. Daneben soll das Erz noch Gold enthalten. Der Entdecker sowie eine große Aktiengesellschaft in Stockholm, sollen beabsichtigen, das Erz zu fördern.

Über das Handelsabkommen mit den Vereinigten Staaten wird bekannt, daß die Schweden zugebilligten Warenmengen sich, wie folgt, verteilen:

| | (in t) |
|---|---|
| Salpeter (Chile) | 20 000 |
| Mais (Argentinien) | 100 000 |
| Weizen (Australien) | 200 000 |
| Weizenmehl (Amerika) | 80 000 |
| Hafer (Amerika) | 50 000 |
| Phosphat (Amerika) | 55 000 |
| Futterkuchen (Amerika) | 300 000 |
| Brenn- und Schmieröle (Amerika) | 100 000 |
| Kaffee | 25 000 |
| Textilmaterial | 16 000 |
| insgesamt | 946 000 |

Da aber nur für 150 000 t Schiffsraum Bunkerkohlen garantiert sind, rechnet man nur mit einem Drittel dieser Mengen.

Finland. Nach „Verdens Gang" ist auf Aaland eine Kupfermine entdeckt worden, deren Erz 20prozentig ist und außerdem pro t 20 g Gold enthält.

Norwegen. Über die Aluminiumserzeugung unterrichtet „Handelsblad" vom 11. Iuli abends. Danach wurde vor etwa zwei Jahren die Norges Aluminium Co. errichtet, welche die Erzeugnisse der französischen „Société des Bauxites et Alumines de Provence" zu Aluminium verarbeitet. Die Fabriken liegen in Hoyanger am Sognefjord und sind für Schiffe jeder Größe unmittelbar zu erreichen. Man ist bemüht, die Jahresproduktion auf 6000 Tonnen zu steigern, was jedoch bisher nicht möglich war, da die französische Fabrik nicht genügend Rohmaterial zu liefern vermochte. Immerhin macht die Produktion gute Fortschritte. Die elektrische Kraftanlage des Unternehmens wird von 20 auf 30 000 Pferdestärken vermehrt. Das Kapital der Gesellschaft, welches sich vollkommen in schwedischen Händen befindet, soll von 10 auf 15 Millionen Kronen erhöht werden.

In Christiania wurde die erste norwegische Luftfahrtreederei mit einem Kapital von 3 300 000 Kronen errichtet.

Holland. In Oostmarsum sind Untersuchungen über das Vorkommen von Phosphaten angestellt worden; verschiedene Interessenten aus Almelo haben sich bereits das Ausbeuterecht eines größeren Grundstückes gesichert. Es wird beabsichtigt, eine Aktiengesellschaft zu gründen.

„Het Vakblad voor de Schoenmakerij" berichtet, daß eine bekannte holländische Firma nach jahrelangen Versuchen es erreicht hat, Sohlleder durch ein vollkommen neues Verfahren herzustellen. Charakteristisch für diese Erfindung ist, daß der Gerbprozeß höchstens eine Woche dauert, und daß das Leder fester wird als sonst und kaum verschleißbar ist. Außerdem ist es eigenartig, daß das Leder tiefschwarz ist. Der Herstellungspreis erreicht nicht den für Sohlleder festgestellten Höchstsatz.

Auf dem Fabrikgelände der Amsterdamschen Droogdok-Mij in Amsterdam wird eine Fabrik für die Erzeugung von Benzol errichtet, wobei eine neue Erfindung des Amsterdamer Universitätsprofessors Smits verwendet werden soll. Den Blättermeldungen zufolge sind die angestellten Versuche derartig günstig verlaufen, daß mit einem ersprießlichen Ergebnis gerechnet werden kann.

Die im südlichen Teil der Gemeinde Losser, sowie die im Grenzgebiet von Winterswijk, Buurse, Glane und de Poppe schon vor längerer Zeit entdeckten Eisenerzlager, die sich nach einer im „Glückauf" von Prof. Dr. Krusch, Berlin, veröffentlichten Studie, auf deutschem Gebiet fortsetzen, werden in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Erze für die holländische Volkswirtschaft einer gründlichen Durchforschung unterzogen. Konzessionsanfragen zu Bohrungen und Ausbeutung einzelner Felder sind bereits der Regierung zugegangen.

## II. Asien.

Japan. In den Kaitschou-Bergen in der chinesischen Provinz Kiang-su hat Japan die Konzession zur Ausbeutung der dortigen reichen Eisenerzläger erhalten. Für den Transport ist durch gute Wasserverbindung gesorgt; in der Nähe sollen sich auch Kupfer und Gold gefunden haben.

Japanische Kapitalisten beabsichtigen die Gründung einer Manchuria Mining Co. mit einem Kapital von 3 Millionen Yen zwecks Ausbeutung der in der Südmandschurei entdeckten reichen Magnesitvorkommen.

Der London and China Telegraph bringt über Bergbau-Industrie eine Notiz, nach welcher im Jahre 1917 die Produktion an Mineralien sich bedeutend gesteigert

hat. Bis Ende November 1917 sollen folgende Mengen produziert sein:

| | | |
|---|---|---|
| Gold | 202 339 | Unzen |
| Silber | 6 274 177 | „ |
| Kupfer | 186 153 304 | lbs. |
| Eisen | 70 463 | tons |
| Kohlen | 20 554 022 | „ |
| Petroleum | 2 021 371 | Faß |
| Schwefel | 196 478 | tons |

Im Vergleich zum Jahre 1916 zeigt Gold eine Verminderung von 8 Prozent und Petroleum eine solche von 11 Prozent. Die Produktion aller anderen Mineralien ist dagegen gestiegen. Kohle, Silber und Eisen, deren Verbrauch sich im vergangenen Jahre besonders stark vermehrt hat, zeigen eine Steigerung von 13, 24 und 22 Prozent.

**China.** Die „Financial News" berichten, daß zwischen der Eastern Pinoer Co. und der Anglo French Corporation Ltd. ein Abkommen über die Gewinnung des in Szechuan entdeckten Kalis getroffen wurde, durch welches die erst genannte Gesellschaft der anderen das Ausbeuterecht gegen Zahlung von 14 000 £ abtritt.

**Niederländisch-Indien.** Der Direktor der Staatsbergwerke erstattete dem Volksrat (d. i. das aus 39 Mitgliedern bestehende indische Parlament) ein Gutachten über die Bergbaupolitik in Indien. Er hält es für erforderlich, daß der Staat bei der Anbohrung von Petroleumquellen seinen Einfluß geltend machen kann, und daß der Kohlenbergbau verstaatlicht wird. Gold- und Silbergruben sollen nur für den Fall, daß die entdeckten Erzlager reich genug sind, vom Staat in Betrieb genommen werden. Falls sich der Abbau der Eisenerzlager auf Celebes als lohnend erweisen sollte, dann müßten diese zweckmäßigerweise unter Heranziehung des Privatkapitals in Betrieb genommen werden. — Reichsingenieure, die die Läger auf Celebes untersucht haben, sind der Ansicht, daß die Ausbeutung derselben eine Gesellschaft mit einem Kapital von 30 Millionen fl. erfordern würde. Der jährliche Gewinn einer solchen Gesellschaft wird auf 10 Millionen fl. geschätzt.

**Britisch-Ostindien.** Die Erzeugung von Rohrzucker wird für das laufende Betriebsjahr 1917/18 auf rund 64 580 000 Zentner geschätzt, gegenüber einer Erzeugung von 54 560 000 bzw. 52 680 000 und 49 211 500 Zentner in den drei vorangegangenen Betriebsjahren. Die Ausfuhr größerer Zuckermengen nach Europa und Amerika ist durch Schiffsraummangel unmöglich, so daß sich in Britisch-Ostindien wie auch Java der Rohzucker häuft und zunächst keine volle Verwendung finden kann.

## III. Afrika.

**Ägypten.** Am 1. August wurde die gesamte Baumwollernte beschlagnahmt.

## IV. Nord-Amerika.

**Vereinigte Staaten.** Der amerikanische Schatzsekretär Mc. Adoo hat bekannt gegeben, daß der Gesamtbetrag der den Bundesgenossen gewährten Vorschüsse sich jetzt auf 6 091 596 000 $ belaufen. Davon entfallen auf England 3170 Millionen $, auf Frankreich 1725 Mill. $, auf Italien 660 Millionen $, auf Rußland 325 Millionen $ (davon sind jedoch nur 187 Millionen $ gebraucht), auf Belgien 131 Millionen $, auf Griechenland 15,79 Mill. $, auf Cuba 15 Millionen $ und auf Serbien 9 Millionen $.

Dem Repräsentantenhaus wird eine Gesetzesvorlage unterbreitet, die das Einschmelzen von Dollarmünzen in Höhe von 350 Millionen $ bezweckt.

Das amerikanische Finanzministerium soll mit der englischen Regierung ein Abkommen geschlossen haben, nach welchem die amerikanische Regierung alle erforderlichen Rupienzahlungen zum Kurse von 35,3 Cent verschaffen wird.

Die erste im Staate Florida befindliche Kampferplantage der Vereinigten Staaten hat im vergangenen Jahre 10 000 Tonnen Kampfer erzeugt. Bisher wurde Kampfer aus Japan eingeführt.

**Kanada.** Wie „Times" vom 4. Juli berichten, hat die „Internationale Nickelgesellschaft" ihren Betrieb, an dessen Einrichtung 20 Monate lang gearbeitet wurde, kürzlich am Hafen von Colborne in Ontario eröffnet. Man rechnet darauf, daß dieser Betrieb jährlich 20—24 Millionen lbs. reines Nickel und 12 Millionen lbs. Kupfer liefern wird. Im Bedarfsfalle kann aber die vierfache Menge hergestellt werden.

## V. Süd- und Mittelamerika.

**Argentinien.** Der für die Ausfuhr verfügbare Überschuß der Maisernte wird mit 5 Millionen t angegeben, gegenüber einer Verschiffungsmöglichkeit von höchstens 1 Million t.

**Brasilien.** In der Nähe von Lavras (Minas Geraes) sind Manganerzfelder entdeckt worden. — Zur Ausbeutung der Eisenerzfelder des Municipium Auro Preto (Minas Geraes) hat sich eine Gruppe von brasilianischen, portugiesischen und nordamerikanischen Finanzleuten gebildet.

**Chile.** Die Industriegesellschaft „El Volcan" hat sich der chilenischen Regierung gegenüber für bereit erklärt, einen Betrieb für die Erzeugung von Calciumkarbid zu errichten, welcher den Bedarf des Landes zu decken vermöge. Als Gegenleistung beansprucht sie ein Produktionsmonopol auf 10 Jahre, während welcher Zeit sie dem Staat eine Abgabe von 5 $ für die Tonne Calciumkarbid sich zu zahlen verpflichtet.

Nach einer Meldung aus Valparaiso an die „Times" ist die amerikanisch-chilenische Petroleumfrage jetzt gelöst. Die Regierung der Vereinigten Staaten gestattet die Ausfuhr von Petroleum nach Chile, nachdem sie von der chilenischen Regierung die Zusicherung erhalten hat, daß künftighin kein Ausfuhrverbot für Petroleum mehr erlassen wird. Infolge der zeitweiligen Unterbrechung des Petroleumversandes haben verschiedene Salpeterunternehmungen ihren Betrieb schließen müssen.

Nach einem neuen Verfahren soll es gelungen sein, aus den Salpeterrückständen Kali herzustellen. Man schätzt, daß jährlich 360 000 t Kali gewonnen und ausgeführt werden können.

**Mexico.** Nach Berichten, die aus Mexico in die Vereinigten Staaten gelangt sind, befindet sich die mexikanische Petroleumindustrie in einem Zustande höchster Prosperität. Die Förderungs- und Versandziffern weisen Rekordziffern auf.

Die Gründung einer mexikanischen Notenbank ist gescheitert angesichts der Unmöglichkeit der Ansammlung genügender Goldreserven. Die Regierung erließ ein Dekret, wonach ausländischen Goldmünzen zu folgenden Sätzen gesetzlicher Umlauf gewährt wird. 1 Pfd. Sterl. zu 9,66 Dollar, 1 japanischen Yen zu 0,99, 1 Reichsmark zu 0,47, 1 Krone zu 0,40 Francs, Peseten und Lire zu je 0,38, 1 holl. Gulden zu 0,80 mexikanische Dollar.

## VI. Australien.

Nach einer Mitteilung des holländischen Generalkonsuls in London soll in Australien eine große englische Wollfabrik errichtet werden, damit sich wegen

der Schiffahrtsschwierigkeiten die Versendung von Wolle nach England erübrigt.

Auch sei in Australien eine große Zinkschmelze gegründet worden, deren Produktion nach dem Kriege sich ganz erheblich steigern werde.

Neuseeland. Die englische Regierung übernahm die gesamte Neuseeländische Wollerzeugung bis ein Jahr nach dem Kriege. Die Preise für die Übernahme sind die gleichen wie solche in den letzten zwei Jahren bezahlt wurden.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

**Eine zweite Eisenbahnhauptlinie zwischen Ungarn und Bulgarien.** Der Generaldirektor der bulgarischen Eisenbahn- und Hafenbaudirektion im Eisenbahnministerium, G. Lasarow, äußerte kürzlich: Eine Hauptaufgabe der bulgarischen Regierung werde es sein, sofort nach dem Kriege neben der jetzt bestehenden Hauptlinie Budapest—Sofia—Konstantinopel eine zweite Eisenbahnverbindung mit Österreich-Ungarn zu schaffen, die von Pirot über Kujaschewatz und Säitschar nach Dolni Milowanetz oder zur Donaustromschnelle Iutsch, wo die zukünftige Brücke über die Donau gebaut werden soll, nach ungarischem Gebiet nach Orschowa, nach Bazias und weiter nach Budapest—Wien—Berlin. Der Kostenaufwand für den Ausbau dieser Linie dürfte rund 100 Millionen Lewa betragen.

(Wirtschaftsztg. d. Zentralmächte, 23. VIII. 18, S. 878.)

**Die Elektrisierung der Schweizer Bahnen.** In Beantwortung einer Anfrage über die Absichten des Bundesrates betreffend die Elektrisierung des schweizerischen Bahnnetzes erklärte der Chef des Eisenbahndepartements im Nationalrat, der Bundesrat werde den Umbau des Bahnnetzes in einen elektrischen Betrieb energisch fördern, ohne aber die Sache zu überstürzen, da die gewaltig gesteigerten Materialkosten die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Bahnbetriebes in Frage stellen. Der Umbau der Hauptlinien des schweizerischen Bahnnetzes werde mindestens eine Milliarde kosten, so daß eine Rentabilität bei nur stark gesteigerten Tarifen möglich wäre. Die bereits in Angriff genommene Elektrisierung der Gotthardbahn sowie anderer kleinerer Strecken werde so rasch als möglich beendet. (Die Wasserwirtschaft, Nr. 14, S. 219.)

**Die genaue Länge des Mont Cenis-Tunnels,** die man meist falsch angegeben findet[1]), beträgt 13 636 m. Bei der Eröffnung am 26. Dezember 1870 war der Tunnel nur 12 233 m lang, er ist aber 1881 um 1403 m verlängert worden.

(Charles Rabot in „La géographie", Bd. 31, S. 426.)

**Elektrisierung der italienischen Staatsbahnen.** Bis zum 30. Juni 1917 waren Staatseisenbahnen in einer Ausdehnung von 454 km für den elektrischen Betrieb eingerichtet worden. Der noch in der Bearbeitung befindliche Plan weiterer elektrischer Betriebe erstreckt sich auf die den Apennin durchquerenden Staatsbahnen und einzelne besonders vielbenutzte Linien, die Porretta-Bahn, die neue Schnellzugsverbindung Florenz—Bologna, die Linien Rom—Castellamare—Adriatico, Neapel—Foggia, Ovada—Genua und endlich Ventimiglia—Cuneo, sobald deren Bau fertiggestellt sein wird. Weiter kommt besonders in Betracht die Fertigstellung des elektrischen Betriebes der Hauptlinie Modane—Genua, die bereits zwei elektrische Strecken besitzt, nämlich Modane—Bussoleno und Ronco—Genua. Schließlich beschäftigt man sich mit dem Plane, die Schnellzugsverbindung Neapel—Rom elektrisch zu betreiben. Jedenfalls wird zuerst Bussoleno—Ronco in Angriff genommen werden, da für diesen Betrieb die Vorarbeiten bereits erledigt sind. (Tribuna.)

[1]) Z. B. selbst in Meyers Konversationslexikon.

**Teilweise Verstaatlichung der portugiesischen Eisenbahnen.** Die portugiesische Eisenbahngesellschaft zahlt auf die Stammaktien keine Dividende, und da die Aussichten auf eine solche nur gering sind, war der Börsenkurs niedrig. Von 66 659 vorhandenen Aktien hat die Regierung nun 33 500 zum Preise von 90 Escudos erworben. Als Grund für die Transaktion führt die Regierung an, 1. daß sie fürchtete, daß sich eine Gruppe spanischer Kapitalisten der Aktien bemächtigen werde, 2. daß sie eine Kontrolle über die Eisenbahn ausüben und einen vorliegenden Plan einer allgemeinen Organisation der Bahnen zur Durchführung bringen will.

(Economist, 15. VI. 18; Scotsman, 18. VI. 18.)

**Der Bau der schwedischen Inlandbahn** ist jetzt vom schwedischen Reichstag beschlossen worden. Bisher ist das nördliche Schweden nur durch eine einzige, in der Nähe der Küste verlaufende Eisenbahn mit dem Süden des Landes verbunden. Durch die neue Inlandbahn soll eine zweite parallele Verbindung geschaffen werden, die in etwa 200 km Abstand von der Küste verläuft und das bisher völlig unerschlossene nordschwedische Hinterland dem Verkehr eröffnet. Die Bahn wird in Sveg Anschluß an das mittelschwedische Bahnnetz erhalten und nach Gellivare an der Eisenbahn Luleå—Narvik führen. Zur Verbindung mit der Küstenbahn sind drei Querbahnen nach den Hafenstädten Hernösand, Umeå und Skellefteå in Aussicht genommen. Die Länge der neuen Bahn wird im ganzen 1100 km betragen; die Kosten sind auf über 80 Millionen Kronen veranschlagt. Die Fertigstellung soll 1925 erfolgen. Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn ist eine dreifache: sie erschließt für die Forstwirtschaft weite, bisher unzugängliche Waldgebiete; sie eröffnet der Landwirtschaft ausgedehnte, insbesondere für die Viehzucht geeignete Landstriche, und sie ermöglicht die Entstehung von Industrie durch Ausnutzung der Wasserkräfte der nordischen Flußläufe. Die Bahn wird die Besiedlung der bisher dünnbevölkerten Gebiete erleichtern und in militärischer Beziehung neben der bisherigen, Angriffen von der Seeseite verhältnismäßig stark ausgesetzten Bahnverbindung eine zweite, besser geschützte Verbindung zwischen dem erzreichen Norden und dem Süden des Landes schaffen.

(Geograph. Zeitschr., Heft 7, S. 223.)

### Asien.

**Neue japanische Eisenbahnprojekte.** Der Plan, Verbindungsbahnlinien quer durch das Land zu ziehen, wurde vom Ministerrat genehmigt und dafür 92 Millionen Yen ausgeworfen, was in Verbindung mit den früher bewilligten 125 Millionen Yen eine Gesamtsumme von 217 Millionen Yen ausmacht, die auf die nächsten zehn Jahre zu verteilen ist. Davon sollen 18 Millionen Yen für rollendes Material und 8 600 000 Yen für die Verbreiterungen der Tunnels aufgewendet werden; außerdem wird beabsichtigt, in absehbarer Zeit eine breitere Spurweite einzuführen. Die Linien, um die es sich handelt, sind

folgende: Ichnoseko—Kisemuna (31 Meilen), Takasaki—Nigata (95), Haigo—Madsuda (8), Djifu—Takajama (85), Mandsuru—Munojema (30), Okojama—Jonago (88), Hagi—Schimonoseki (3); außerdem ist ein Schienenweg von 13 Meilen auf der Insel Tschikoku geplant, ein zweiter von Saijo nach Madsujama (47 Meilen) und ein dritter von Kyuschu nach Sendai (68 M.). (Der neue Orient, 1918, S. 413.)

**Die Eisenbahnverbindung Bangkok—Penang** ist am 1. Juli eröffnet worden. Die Reise beansprucht drei Tage, doch laufen die Züge nur am Tage. Dieser durchgehende Dienst verkürzt die Verbindung mit Europa um vier Tage. Die Finanzierung der Linie ist durch eine Anleihe bei den Malayischen Bundesstaaten gedeckt.

(Times, 29. VI. 18.)

### Afrika.

**Französischer Eisenbahnbau in Kamerun.** Die seinerzeit von den Deutschen begonnene Kamerun-Mittelland-Eisenbahn ist bis Eseka, Km. 173, in Betrieb. Eseka, das bis zum Ausbruch des Krieges nur eine einfache Bahnstation an der im Bau befindlichen Linie nach dem Nyong war, ist in den drei Jahren ein bedeutender Handelsplatz geworden; eine richtige Stadt ist erstanden, aus den Europäerfaktoreien und den Läden der eingeborenen Händler bestehend, welche die europäischen Fabrikate nach dem Innern schaffen und dafür Palmkerne, Kautschuk, Erdnüsse usw. einhandeln, die über den Hafen von Duala ausgeführt werden. Die Produkte, die von Jaunde, Ebolowa, Dume und Ngaundere kommen, gehen nicht mehr nach Kribi, sondern nach Eseka, wohin von jedem dieser Orte Wege führen. Einige Plätze, wie Jaunde, haben sogar zwei Verbindungen nach Eseka.

(Dépêches Coloniales.)

**Die Fortschritte der Bahn Thies—Kayès (Senegambien)** gehen aus folgender Tabelle hervor:

| Strecke | Länge km | Betriebseröffnung |
|---|---|---|
| Thies—Diurbel . . . . . | 79 | Anf. 1909 |
| Diurbel—Guinguinéo . | 55 | Dez. 1910 |
| Guinguinéo—Kaffrine . | 49 | 1911 |
| | 50 | 8. März 1912 |
| | 34 | Ende 1912 |
| | 82 | 14. April 1914 |
| Sinthiu—Maleme . . . | 17 | 17. Febr. 1915 |
| Maleme—Tamba Kunda | 28 | ? |
| außerdem: | | |
| Guinguinéo—Kaolack . | 22 | Januar 1912 |
| Kayès—Ambidedi . . . | 44 | 1910 |

(Archiv f. Eisenbahnwesen, Mai/Juni 1918, S. 511.)

### Amerika.

**Ein Eisenbahntunnel durch die kolumbischen Anden.** Zwecks Ausbau der Eisenbahnen in Kolumbien ist der Eisenbahnausschuß ermächtigt worden, vorbereitende Schritte zu unternehmen, um die Anden zu durchbohren, und zwar ungefähr in der Mitte zwischen der Stadt Medellin und dem Magdalenenstrom. Bisher gab es auf dieser Strecke keine Eisenbahnlinie.

(Lloyds List, 14. VI. 18.)

**Straßenbau in Britisch-Guayana.** In Britisch-Guayana ist der Bau einer Straße von Georgetown nach der brasilianischen Grenze nahezu vollendet, wodurch ein reicher brasilianischer Distrikt, der von der Außenwelt fast abgeschlossen war, dem Verkehr eröffnet wird. Millionen Haupt Schlachtvieh werden dort gehalten, und somit wird eine neue Quelle für Fleischlieferungen eröffnet. Guayana selbst hat ein äußerst fruchtbares Klima, große Waldungen und reiche Mineralschätze. Der Kolonie fehlt es an Bevölkerung, Entwässerungsanlagen, Eisenbahnen und Häfen. (British Export Gazette, Juliheft 1918.)

**Eisenbahnverstaatlichung in Uruguay.** Dem Finanzminister ging vor einiger Zeit ein anscheinend vom britischen Schatzamt herrührendes Angebot zu, nach dem der Staat Uruguay die (mit englischem Geld erbauten) Linien der Central Uruguay Railway Co. für 50 Millionen Pesos übernehmen könne. Die Regierung von Uruguay hat den Ankauf derjenigen Eisenbahnen, Straßenbahnen, Elektrizitätsgesellschaften usw., die mit Hilfe ausländischen Kapitals gegründet sind und von im Ausland befindlichen Verwaltungsräten geleitet werden, in Aussicht genommen.

(Der Welthandel, 9. VIII. 18, S. 9.)

**Die Leistungen der Madeira—Mamoré-Bahn (Brasilien)**[1]. Die Güterbeförderung der Bahn ist von 9377 t i. J. 1914 auf 10 206 t i. J. 1915 und 12 677 t i. J. 1916 gestiegen, während im ersten Halbjahr 1917 9101 t befördert wurden. Die Kautschukmenge, die durch die Bahn über Porto Velho befördert wurde, betrug 1914 3818 t, 1915 4300 t, 1916 5140 t und für die ersten Monate 1917 3344 t.

(South American Journal, 8. VI. 18.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

#### Allgemeines.

**Leuchttürme mit Radiotelephon.** Erfolgreiche Versuche sind in den Vereinigten Staaten mit einer Radiotelephon genannten Einrichtung gemacht, um von einem Leuchtturm aus telephonische Warnungen der dem Turme sich nähernden Schiffe zu übermitteln. Zu diesem Zweck ist auf dem Leuchtturm ein Phonograph aufgestellt; dieser spricht beständig den Namen der Leuchtturmstation in einen drahtlosen Empfangsapparat hinein, der die Laute in Hertzsche Wellen umsetzt. Diese werden von den Antennen der Schiffe aufgenommen und in dem Empfänger des Schiffsapparates in Klanglaute umgewandelt.

(Archiv für Schiffbau und Schiffahrt.)

#### Europa.

**Der Rückgang des Rotterdamer Schiffsverkehrs** erhellt aus folgenden mitgeteilten Zahlen fürs erste Halbjahr:

| | Eingelaufene Schiffe | Netto-Reg.-To. |
|---|---|---|
| 1918 . . . . . | 548 | 490 893 |
| 1917 . . . . . | 1015 | 892 844 |
| 1914 . . . . . | 6847 | 8 471 598 |

Im Juli 1918 liefen in den „Nieuwen Waterweg" nur noch ein 66 Schiffe mit 75 255 Netto-Register-Tonnen, dagegen im Juli 1917 122 Schiffe mit 59 467 Netto-Register-Tonnen und im Juli 1914 1120 Schiffe mit 1 498 037 Netto-Register-Tonnen.

(Nieuwe Rotterdamsche Courant, 1. VIII. 18.)

**Der Neubau des Hafens von Marseille.** Für die Anlegung eines neuen, großen Hafenbeckens, des „Bassin Mirabeau", sind die Entwürfe der Kammer vorgelegt. Danach soll die Wasserfläche der neuen Anlage 63 ha betragen, die Oberfläche der Dammschüttungen 38,70 ha, die Länge der Kais 3760 m, die Tiefe 13 m. Dazu sollen noch entlang dem Marseille-Rhône-Kanal 2140 m Kaianlagen kommen, neben denen eine Wassertiefe von 9 m geschaffen werden soll. Im Marseille-Rhône-Kanal wird an den dortigen Kais neuer Platz für 15 Schiffe von 130 bis 150 m Länge geschaffen.

(E. Payen im „Economiste Français", 29. VI. 18.)

---

[1]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Konjetzni über diese Bahn im Septemberheft 1913, S. 213.

### Asien.

**Neue japanische Dampferlinie Japan—Korea.** Der britische Generalkonsul in Söul teilte mit, daß seit Anfang 1918 eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Japan und Korea durch den mittleren Teil der japanischen See eingerichtet worden ist. Die koreanische Dampfschifffahrtsgesellschaft Chosen Yusen Kaisha hat eine Staatsunterstützung bekommen, um eine Verbindung zwischen Tsurugu in Westjapan und Chongjin in Nordost-Korea mit Anlaufen der Häfen von Gensan und Songjin zu unterhalten. Eine andere in Kobe neu gegründete Gesellschaft Kumiai Kisen Kaisha läßt ohne Regierungsunterstützung Schiffe auf der gleichen Linie fahren. Die Frachtsätze auf der neuen Route sind für alle Plätze in Mittel- und Nordjapan einschließlich Kobe und Osaka vom größten Teil Koreas aus beträchtlich billiger als auf dem Wege Fusan—Shimonoseki. (Journal of Commerce, 9. VII. 18.)

### Afrika.

**Die Geschäftsergebnisse des Suezkanals 1917,** von denen schon im vorigen Heft berichtet wurde, gestatten eine Dividende von 13 Prozent = 65 Frs. zu verteilen. (Weser-Zeitung, 14. VI. 18, nach dem Bericht der Generalversammlung der Suezkanal-Gesellschaft vom 3. Juni.) — Die Höhe der Dividenden gestaltete sich seit den letzten Friedensjahren folgendermaßen:

| | |
|---|---|
| 1912 . . . . . | 33% |
| 1913 . . . . . | 33„ |
| 1914 . . . . . | 24„ |
| 1915 . . . . . | 24„ |
| 1916 . . . . . | 18„ |
| 1917 . . . . . | 13„ |

— Die Einnahmen des Suezkanals 1918 haben sich gegenüber dem Vorjahr gehoben. Sie betrugen vom 1. Januar bis 10. Mai:

| | 1917 | 1918 |
|---|---|---|
| | (in Tausenden Franken) | |
| Januar . . . . . | 6 480 | 6 630 |
| Februar . . . . . | 4 710 | 6 320 |
| März . . . . . | 5 010 | 6 910 |
| April . . . . . | 5 300 | 7 340 |
| Mai (1.—10.) . . . . . | 1 460 | 2 150 |
| Insgesamt: | 22 960 | 29 350 |

**Vom Suezkanalverkehr 1917.** Die Zahl der Reisenden im Kanal ist während des Krieges sehr stark zurückgegangen. Sie stellte sich:

1913 auf 282 235 (davon 88 748 Militärpersonen),
1914 „ 391 772 ( „ 228 720 „ ),
1915 „ 210 530 ( „ 119 812 „ ),
1916 „ 283 030 ( „ 235 441 „ ),
1917 „ 142 313 ( „ 123 955 „ ).

(Jahrbuch des Norddtsch. Lloyd 1918, S. 143.) — Am stärksten beteiligt am Kanalverkehr waren 1917 folgende Nationen:

| | Zahl der Schiffe | Tons | Durchschnittsgröße der Schiffe in t |
|---|---|---|---|
| England . . . . . | 1647 | 6 146 201 | 3743 |
| Italien . . . . . | 231 | 777 549 | 3366 |
| Frankreich . . . | 163 | 579 388 | 3555 |
| Griechenland . . | 127 | 357 736 | 3817 |

Hollands Schiffahrt, die 1916 noch an dritter Stelle stand, hat, ebenso wie die Japans, 1917 einen gewaltigen Rückgang erfahren, zweifellos weil die Schiffe wegen der U-Boot-Gefahr im Mittelmeer den Kanal absichtlich meiden. 1916 verkehrten im Kanal noch 167 holländische Schiffe mit 643 208 t, 1917 nur 33 mit 125 610 t.

(W. F. Leemans in „De Ingenieur" vom 13. VII. 18, S. 513: „Het Suezkanal in 1917".)

### Amerika.

**Die gegenwärtigen Schiffahrtsverbindungen der Vereinigten Staaten mit dem Auslande.** In den vergangenen Monaten ist noch etwas Fracht unter amerikanischer Flagge nach England gegangen. Die Regierung wird in der nächsten Zeit diesen Frachtraum mit Beschlag belegen, und es wird dann kaum möglich sein, Privatgüter nach England zu befördern. Nach Italien gibt es keine Dampferverbindung. Nach Spanien können monatlich einmal Waren verschifft werden. Nach Portugal ist die Verbindung noch schlechter; die dortige Regierung gebraucht alle portugiesischen Dampfer für eigene Zwecke. Nach griechischen Häfen konnten keine Privatfrachtgüter verladen werden. Die Fahrten nach Rußland sind vollständig eingestellt. Gelegentlich gehen Dampfer nach Dänemark und Skandinavien; doch sind die Schwierigkeiten, dorthin Ausfuhrbewilligungen zu erhalten, so groß, daß ein regelmäßiger Dampferdienst keine Rechnung läßt. Die Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten und Südafrika liegt in englischen Händen; es kann nur solche Fracht verschifft werden, die von den Londoner Behörden zugelassen wird. Nach Neuseeland ist in den vergangenen Monaten nur ein Dampfer abgegangen. Schanghai hatte im April eine einmalige Verbindung mit New York, ebenso Hongkong. Für die Zukunft ist nichts festgelegt. Nach Yokohama und Kobe geht monatlich regelmäßig ein Dampfer. Der Verkehr zwischen New York und Manila ist unregelmäßig. Die Verbindung mit Niederländisch-Indien ist durch die Beschlagnahme der holländischen Dampfer unterbrochen. Die einzigen Dampferlinien nach Südamerika fahren unter englischer Flagge und sind im April von ihrer Regierung requiriert.

(Journal of Commerce, New York, 23. V. 18.)

**Der Verkehrsrückgang im Hafen von Buenos Aires 1912—1917.** Es liefen in Buenos Aires ein:

| | |
|---|---|
| 1912 . . . | 1956 Schiffe |
| 1913 . . . | 2073 „ |
| 1914 . . . | 1633 „ |
| 1915 . . . | 1534 „ |
| 1916 . . . | 1391 „ |
| 1917 . . . | 719 „ |

(Economista d'Italia, 19. VI. 18.)

## b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Ein Masurischer Kanal** von Königsberg nach Augustowo über Insterburg—Gumbinnen—Rospuda-Fluß zum Augustowski-Kanal, wird neuerdings empfohlen. Der Kanal würde die Grenze zwischen Szittkehmen und Filipow überschreiten und Suwalki rechts liegen lassen. Diesen Weg weist zunächst der Flußlauf des Pregels bis Insterburg. Weiter aufwärts kommt die Kanalisierung der Angerapp und Pissa in Frage, und oberhalb der Stadt Gumbinnen würde das Tal der Rominte und des Blinde-Flusses zu benutzen sein. Jenseits der Wasserscheide müßte der Kanal im Tale des Rospuda zum Augustowski-Kanal hinabsteigen. Damit wäre der Anschluß an das große russische Wasserstraßensystem und zugleich auch an den Memelstrom erreicht. Die Länge des Wasserweges von Augustowo bis Gumbinnen würde rund 100 Kilometer, von Gumbinnen bis Insterburg 36,5 Kilometer betragen. Für die voraussichtliche Benutzung des neuen Wasserweges spricht die starke Entwicklung des Güterverkehrs auf den Stationen nahe der Grenze. Außer der Entlastung der Eisenbahn brächte der Kanal eine Erschließung des breiten, fruchtbaren Landstreifens zwischen Memel und dem Masurischen Kanal, so daß durch ihn wichtiges und entwicklungsreiches Neuland an das Wirtschaftssystem Ostpreußens angeschlossen werden würde.

(Denkschrift des Magistrats Gumbinnen.)

**Ein innerdeutsches Projekt zur Verbindung von Oder und Elbe.** Von den Handelskammern zu Görlitz und Kottbus wird ein Kanal geplant, der eine neue Verbindung zwischen Elbe und Oder herstellt. Er beginnt bei Mühlberg a. d. Elbe und endet bei Aufhalt a. d. Oder. Soweit die Linienführung des Kanals für Görlitz von Belang ist, beginnt diese ungefähr bei Ruhland im Kreise Hoyerswerda, durchschneidet die Muskauer Heide, tritt südlich von Freiwaldau in den Görlitzer Landkreis ein, durchschneidet hier die Görlitzer Heide und verläuft dann in östlicher Richtung durch die Klitschdorfer Heide. Der Kanal ist als 1000-Tonnen-Kanal projektiert. Er soll in erster Linie das wichtige Braunkohlengebiet der Niederlausitz und das niederschlesische Waldgebiet in erweitertem Umfange erschließen. Als weitere Transportgüter für den Kanal, der die natürliche Verlängerung des Mittellandkanals bildet, kämen oberschlesische und Waldenburger Steinkohlen, Staßfurter Kali und die Erzeugnisse der ausgedehnten Tonindustrie der Niederlausitz in Betracht. Die Kosten des Kanals werden, wenn die jetzigen Preise berücksichtigt werden, mindestens 100 Millionen Mark betragen.

**Ein Kanalprojekt Danzig—Cherson.** Dem Moskauer „Nasche Slowo" wird aus Kiew gemeldet: Der ukrainische Verkehrsminister Butenko legte dem Ministerrat den Plan der Erbauung eines Kanals Danzig—Cherson vor. Der Wasserweg soll von Danzig aus durch das Flußsystem des Njemen und des Dnjepr führen, wobei die Hauptarbeit der Überwindung der Stromschnellen des Dnjepr gebührt. Die ungeheure Energie dieser Wasserkraft soll zur Elektrisierung der Jekaterinoslawer Eisenbahn ausgenützt werden. Der ukrainische Ministerrat stimmte dem Projekt zu und beauftragte den Verkehrsminister mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Gesetzes. (Der Welthandel, 12. VII. 18, S. 9.) — Es würde sich bei diesem Plan um eine großzügige Erweiterung des bestehenden Bug-Dnjepr-Kanals handeln.

**Der Bau des Baseler Hafens.** Der schweizerische Nationalrat bewilligte einen Kredit von 2,25 Mill. Fr. als Bundesbeitrag an den Kanton Basel-Stadt zum Bau einer Hafenanlage in Klein Hueningen-Basel.

(Basl. Nachr., 19. VI. 18.)

**Die Interessen der Schweiz an der Rhône-Regulierung.** Der Präsident der schweizerischen Vereinigung für die Rhein-Rhône-Schiffahrt, Paul Balmer, erklärte, der Rhein bilde den geographischen und orographischen Mittelpunkt der Schweiz. Nach Frankreich besitzt die Schweiz keinen Ausgang, wohl aber die Möglichkeit, ihn zu gewinnen, indem man die Rhône ausbaut und eine Reihe treppenförmig übereinanderliegender Schleusen anlegt. Den Lauf der Rhône kann man bis auf eine Entfernung von ungefähr 11 km von Genf als schiffbar ansehen. Zwischen der schweizerischen Grenze und diesem Punkte verengt sich das Flußbett. Es würde sich also darum handeln, ein großes Stauwehr zu errichten, um einen Wassergang bis zur Grenze zu schaffen. Man würde auf diese Weise 300 000 PS. erzeugen können. Später würde Basel auf dem Flußwege von Rotterdam und von Marseille aus in der gleichen Zeit zu erreichen sein und der Unterschied der Entfernungen kaum 10 km betragen.

(Basler Nachrichten, 7. V. 18.)

**Die schiffbaren Wasserstraßen Ungarns.** Als schiffbarer Strom kommt in erster Reihe die Donau in Betracht, deren schiffbare Strecke 1000 km beträgt. Auf der Theiß sind 170 km, auf der Drau 151 km, auf der Save und auf der Kulpa zusammen 609 km schiffbar. — Außer diesen natürlichen Wasserstraßen sind die künstlichen Wasserstraßen, namentlich der Franzenskanal, der Franz-Josefs-Kanal und der Bégakanal zu erwähnen. Zu diesen in Betrieb befindlichen Kanälen kommen die auszubauenden Kanäle zwischen Donau und Theiß bzw. Donau und Save. Von besonderer Wichtigkeit ist der Bégakanal, der 115 km lang ist und von Temesvár über Nagybecskerek in die Nähe der Theißmündung bei Titel führt, wobei er eine der wirtschaftlich entwickelsten Gegenden Ungarns durchläuft. Auf diesem Kanal können 1000-t-Schiffe verkehren. Es steht kein Hindernis im Wege, daß der Donauverkehr mit dem Bégakanal in Verbindung gebracht werden könnte.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 8. VI. 18, S. 463.)

**Rekonstruktion des englischen Kanalsystems.** Die englische Regierung beabsichtigt nach dem Kriege die Kanäle Englands den Anforderungen der Jetztzeit entsprechend auszubauen und zu nationalisieren. Schon 1906 bis 1909 erörterte eine königliche Kommission diese Frage, und der „Verein für die englischen Wasserstraßen" hat sich die Unterstützung von mehreren hundert Ortsbehörden, Handelskammern und anderen Körperschaften gesichert. In erster Linie ist beabsichtigt, die Gebiete Mittelenglands durch Kanäle mit den großen Flüssen und dadurch mit dem Meere zu verbinden. Die bereits vorhandenen Kanäle sollen verbreitert und vertieft werden können. Bisher sind die Kanäle in bezug auf Größe, Tiefe, Schleusensystem, Zollabgaben und Betrieb sehr verschiedenartig gewesen. Durch Einführung eines einheitlichen Systems und einer einheitlichen Leitung werden für den Kanaltransport große Erleichterungen geschaffen werden. (Børsen, 21. VII. 18.)

### Amerika.

**Ein vereinsstaatlicher Niagara-Umgehungskanal** zwischen Erie- und Ontario-See wird geplant. Die vorhandene Kanalumgehung, der Welland-Kanal, hat in den Augen der Yankees den Fehler, daß sie über kanadisches Gebiet führt. Überdies ist die Befahrung wegen der 25 Schleusen des Kanals recht zeitraubend. Es wird nun schon seit 40 Jahren vorgeschlagen, einen neuen Kanal zu bauen, der auf der Ostseite des Erie-Sees südlich Buffalo beginnt und sich erst ost- später nordwärts wendet. Der Niveau-Unterschied zwischen dem Erie-See (174,65 m) und dem Ontario-See (75,0 m) in Höhe von 99,65 m soll durch eine sehr kleine Zahl von Schleusen überwunden werden. Die größte von ihnen soll auf einmal 63,4 m Höhe überwinden, eine andere 31,7 m. Sie sollen 201 m lang sein, eine innere Breite von 21,3 m und eine Wassertiefe von 10,65 m haben. Von der Einfahrt des Schiffes bis zur Wiederausfahrt sollen bei den beiden Riesenschleusen nur 20 bzw. 15 Minuten Zeit vergehen. Der ganze Kanal soll 64 km Länge, 75 bis 90 m Breite und 9 m Tiefe erhalten.

(M. J. A. L. Waddell in „Scientific American", 23. III. 18.)

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Eine Flugpost in Holland** ist in Erwägung gezogen worden für die Strecke Amsterdam—Groningen, da für sie eine ins Gewicht fallende Zeitersparnis zu erzielen wäre. Auch das Zustandekommen einer Luftverbindung Rotterdam—Groningen wird erhofft, da die zu erwartende Zeitersparnis von 4½ Stunden für Handels- und Börsengeschäfte von großer Bedeutung ist.

(Deutscher Außenhandel, 1918, S. 113.)

**Französischer Plan einer Flugpost Frankreich-Italien-Levante.** Frankreich trifft Vorbereitungen, um noch während des Krieges einen Luftpostdienst Paris—Levante herzustellen. Man will zuerst einen Luftpostdienst zwischen Nizza, Genua, Rom und Brindisi herstellen. Das sollen aber nur Fragmente des großen Planes einer

Luftpost nach dem Orient sein, deren westliche Hauptetappenpunkte Paris, Rom und Brindisi sein würden. Als Apparat gelange ein den Caproni-Flugzeugen verwandter Typ zur Verwendung. Nach welchem Punkt der Levante die französische Flugpost gerichtet sein soll, ist aus dem Bericht nicht zu ersehen.

**Zukunftspläne für den italienischen Luftverkehr** werden erwogen, und zwar folgende 24 Luftpostlinien:

| | Entfernung in km | Stund. u. Min. |
|---|---|---|
| 1. Turin—Mailand—Triest—Wien .... | 787 | 6 : 34 |
| 2. Mailand—Florenz ..... | 240 | 2 : 00 |
| 3. Turin—Genua—Rom ..... | 357 | 4 : 24 |
| 4. Sassari—Rom—Zara ..... | 695 | 5 : 48 |
| 5. Cagliari—Neapel—Bari ..... | 650 | 5 : 25 |
| 6. Bari—Messina ..... | 345 | 2 : 53 |
| 7. Tarent—Cosenza ..... | 100 | 0 : 50 |
| 8. Venedig—Ancona—Brindisi—Valona . | 800 | 6 : 40 |
| 9. Rom—Neapel ..... | 180 | 1 : 30 |
| 10. Neapel—Messina ..... | 300 | 2 : 30 |
| 11. Neapel—Palermo ..... | 320 | 2 : 40 |
| 12. Neapel—Brindisi ..... | 310 | 2 : 35 |
| 13. Verona—Bologna—Florenz—Rom .. | 435 | 3 : 38 |
| 14. Bologna—Ancona ..... | 215 | 1 : 48 |
| 15. Mailand—Bologna ..... | 215 | 1 : 48 |
| 16. London—Paris ..... | 360 | 3 : 00 |
| 17. Paris—Chalons i. S.—Turin ..... | 580 | 4 : 50 |
| 18. Paris—Lausanne—Mailand ..... | 615 | 5 : 18 |
| 19. Genua—Marseille ..... | 310 | 2 : 35 |
| 20. Brindisi—Korfu—Arta—Athen .... | 530 | 4 : 25 |
| 21. Verona—Trient—München ..... | 290 | 3 : 15 |
| 22. Messina—Malta—Tripolis ..... | 645 | 5 : 23 |
| 23. Mailand—Genua—Korsika—Sardinien —Tunis ..... | 950 | 7 : 55 |
| 24. Triest—Zara—Valona ..... | 845 | 7 : 03 |

Der Verkehr soll mit großen Riesenflugzeugen durchgeführt werden, die mindestens 12 Personen auf einmal zu befördern vermögen. Bei einer Berechnung von 29 205 082 Lire jährlicher Betriebskosten für 16½ Mill. Kilometer jährlich, die bei täglich je zwei Hin- und zwei Rückfahrten auf jeder Linie herauskommen würden, kann der Selbstkostenpreis für den Kilometer auf 2,40 Lire angesetzt werden. Die Fahrpreise können daher folgendermaßen berechnet werden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 | Passagiere | 0,48 Lire | Kilometerpreis |
| 6 | „ | 0,40 „ | „ |
| 7 | „ | 0,34 „ | „ |
| 8 | „ | 0,30 „ | „ |
| 9 | „ | 0,26 „ | „ |
| 10 | „ | 0,24 „ | „ |

Unter der Annahme, daß die Linien den Luftpostdienst des Staates übernehmen könnten, wobei die Gesellschaft den halben Betrag des Portos erhalten würde, und daß noch einige Nebeneinnahmequellen, wie Unfallversicherung der Reisenden hinzukämen, wird eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt, die mit 45 Millionen Lire Einnahmen und 30 Millionen Ausgaben abschließt.

(Sirio Caperle in „Idea Nazionale“.)

**Ein spanisches Luftpostnetz** ist geplant. Als erste Linie soll eine Verbindung Madrid—Barcelona—Balearen eröffnet werden.

(Voss. Ztg., 15. VIII. 18, Morg.)

**Luftpostverkehr in Griechenland.** Ein regelmäßiger Flugpostdienst Athen—Janina ist seit kurzem im Betrieb. (Temps, 19. VI. 18.)

**Eine Flugpost Brest Litowsk—Kiew** ist während des großen Eisenbahnerstreiks in der Ukraine, der am 17. Juli begann, von der deutschen Militärverwaltung eingeführt worden und hat sich glänzend bewährt. Die Flugzeuge beförderten Briefsäcke im Gewicht bis zu 150 kg.

### Amerika.

**Ein kanadischer Luftpostverkehr** ist zwischen Montreal und Toronto eingerichtet worden. (Observer.)

## IV. Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Die große Funkenstation bei Kristiania** ist Anfang August fertiggestellt. Sie kann zusammen mit der Stavangerstation mit sämtlichen großen Funkenstationen in Europa, Afrika und Amerika in Verbindung treten.

(Morgenbladet, 2. VII. 18.)

**Amerikanischer Funkenturm in Frankreich.** Die amerikanische Marineverwaltung errichtet in Frankreich mit einem Kostenaufwand von 2¼ Mill. $ eine Funkenstation, die Frankreich nach dem Kriege in eigene Regie nehmen will. Die Station tritt mit der in Annapolis (Ver. St.) von August ab in Verbindung. Die tägliche Sendefähigkeit geht bis zu 30 000 Worten. (Temps, 2. VI. 18.)

### Asien.

**Japanische Funkstation in China.** Die japanische Mitsuibank hat der chinesischen Regierung 2 Millionen Yen zur Anlage von drei Funkenstationen in Schanghai und Tschifu vorgestreckt. Eine dänische Gesellschaft, die sich um die Konzession beworben hatte, wurde veranlaßt, ihr Vorrecht gegen eine Geldentschädigung an Japan abzutreten, da dieses den Bau aus nationalen Interessen beanspruchte. Ein fremder Nachrichtendienst wäre Japan sehr unbequem geworden.

(Der neue Orient, Bd. III, S. 225.)

### Amerika.

**Die Verstaatlichung der Telegraphen- und Telephonanlagen in den Ver. Staaten.** Präsident Wilson hat dem Repräsentantenhaus mitgeteilt, daß die Zwischenstaatliche Handelskommission die seitens der Regierung geplante Übernahme sämtlicher Telegraphen- und Telephonlinien stark befürwortet. (N. Rotterd. Cour., 2. VII. 18.)

**Neue brasilianische Unterseekabel.** Der Vertreter der amerikanischen Western Union Telegraph Co., Nelson O'Shaughnessy, erhielt von der brasilianischen Regierung die Konzession, ohne Monopol oder Sonderprivileg zwei Telegraphenkabel zu legen; das erste führt von Nictheroy und Umgegend nach der Insel Itaparika, der Stadt Aracaju, nach Fernando Noronha, nach Parahyba, Belem und von da nach den großen Antillen, das andere von Nictheroy nach Paranagua, Maldonado, und weiter nach Uruguay und Argentinien.

(Jornal do Commercio, Lissabon, 9. V. 18.)

# Literatur-Umschau.

„Die deutsche Seeschiffahrt vor, in und nach dem Kriege“ lautet der Titel einer beachtenswerten Denkschrift, die das „Nordische Kolonialkontor“ in Hamburg verbreitet und an Interessenten kostenlos abzugeben bereit ist. Wir entnehmen der Schrift folgende Abschnitte:

| | Aktienkapital | Obligationen | Rücklagen | Flüssige Mittel | Investierte Mittel |
|---|---|---|---|---|---|
| 30 Reedereien . . . . | 482 000 000 M. | 199 000 000 M. | 197 000 000 M. | 304 000 000 M. | 798 000 000 M. ... |

Die Entwicklung sowohl der deutschen Handelsflotte wie des deutschen Außenhandels und des Überseeverkehrs sei durch einige Zahlen hier veranschaulicht. Zum besseren Vergleich sind die entsprechenden Zahlen der neben Deutschland bedeutendsten europäischen Schiffahrtsstaaten, Englands und Frankreichs, hier mit angezogen:

Entwicklung der Handelsflotten.

| Netto-Raumgehalt der Seeschiffe von | Netto-Reg.-To. 1891 | Netto-Reg.-To. 1913 | Anteil der Welthandelsflotte 1891 | Anteil der Welthandelsflotte 1913 | Zunahme + Abnahme — |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland . . . . | 1 416 300 | 3 216 900 | 7,4% | 10,6% | + 3,2% |
| Großbritannien . . | 8 933 500 | 12 607 900 | 46,8% | 41,5% | — 5,3% |
| Frankreich . . . . . | 786 600 | 1 437 000 | 4,1% | 4,7% | + 0,6% |

Entwicklung des Gesamt-Außenhandels (Ein- und Ausfuhr) in Millionen Mark.

| | 1890 | 1913 | Zunahme relativ | Zunahme prozentual |
|---|---|---|---|---|
| Deutschland . . . . . | 8 195,2 | 22 546,6 | 14 351,4 | 175% |
| Großbritannien . . . . . | 15 300,9 | 28 632,5 | 13 331,6 | 87% |
| Frankreich . . . . . | 7 200,0 | 12 307,0 | 5 107,0 | 70% |

Entwicklung des Seeverkehrs.

| Angekommene Seeschiffe in 1000 in | 1888 | Netto-Reg.-To. 1913 | Zunahme | Anteil der deutschen Flagge 1888 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland . . . . | 9 442 | 27 103 | 187,0% | 41,39% | 50,14% |
| Großbritannien . . | 37 249 | 82 149 | 120,5% | 5,23% | 10,18% |
| Frankreich . . . . . | 15 450 | 34 509 | 123,4% | 4,45% | 16,03% |

„. . . Welch bedeutsame Rolle der Organismus der deutschen Seeschiffahrt innerhalb der deutschen Volkswirtschaft spielt, geht hervor aus einer Betrachtung des Anteils an Volksvermögen, das dieser Erwerbszweig an sich gezogen. Bis Kriegsbeginn verfügten die 30 größten deutschen Aktienreedereien über folgende Mittel:

. . . Die deutsche Handelsflotte umfaßte am 1. Januar 1914 einen Raumgehalt von 5 459 296 Br.-Reg.-To. An direkten und indirekten Verlusten haben heute die Reedereien rund 800 Schiffe mit etwa 2 900 000 Br.-Reg.-To. zu buchen. Das sind mehr als 50% der Gesamtflotte. Will man vorsichtigerweise auch die heute noch in neutralen Häfen liegenden deutschen Schiffe auf die Verlustliste setzen, so sind rund zwei Drittel der deutschen Handelsflotte als verloren zu betrachten. Am schwersten sind natürlich die transatlantischen Linien der deutschen Großreedereien, an erster Stelle die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, betroffen worden, die etwa 33% bis 40% ihres einstigen Flottenbestandes eingebüßt haben dürften.

. . . Die Bauziffern der größeren Reedereien ergeben einen kleinen Flottenbestand an Neubauten von rund 950 000 Tonnen. Eine weitere Reihe von Neubestellungen als Folge des nunmehr verabschiedeten Beihilfengesetzes wird aber diese Zahl noch um ein Beträchtliches erhöhen.

In ihren Vorbereitungen für die kommende Friedenszeit sind auch die deutschen Reedereien während des Krieges nicht müßig gewesen. Im Jahre 1916 sind die Hamburger Reedereien in Gemeinschaft mit den Hamburger Handelskreisen zur Gründung des Verbandes des Hamburger Einfuhrhandels geschritten, der den Schutz und die Förderung aller dem Einfuhrhandel gemeinsamen Interessen wahrnehmen soll. Etwa zur gleichen Zeit ist der „Kriegsausschuß der deutschen Reederei“ ins Leben getreten, der sich hauptsächlich mit den Arbeiten der Wiederaufnahme des Seeverkehrs nach Friedensschluß und der Überleitung der deutschen Kriegs- in die deutsche Friedenswirtschaft, soweit die Seeschiffahrt in Frage kommt, beschäftigen soll. Um in den Zeiten der Übergangswirtschaft im Zusammenarbeiten mit Handel und Industrie eine rechtmäßige Verteilung der angemeldeten Transporte in die Wege zu leiten, ist der „Deutsche Schiffahrtsverband“, eine Seefrachtraumzentrale, gegründet worden, die mit dem Reichskommissariat für Übergangswirtschaft zusammenarbeiten soll. Unter die Rubrik dieser Neugründungen fällt auch die „Ausgleichsstelle für Handelsschiffsraum“, der die Aufgabe zufällt, den Verkehr der Handelsschiffe in den deutschen Seehäfen zur Erzielung größtmöglicher Transportleistungen zu regeln.

Eines der wesentlichsten Kriegs- und Friedensziele der deutschen Seeschiffahrt ist ihre Befreiung von der Machtherrschaft Englands und die Abschüttelung seiner Bevormundung im Seeversicherungs-, Schiffsnachrichten- und Frachtverkehrswesen. In der Richtung dieser Ziele liegt die Gründung einer von Lloyds und den englischen Schiffsversicherungsgesellschaften unabhängigen deutschen Seeversicherung A.-G. in Hamburg. Die neugegründete Einrichtung des „Seedienst“, Vereins für Schiffsnachrichten, soll den deutschen Überseenachrichtendienst ebenfalls von England und von englischem Einfluß unabhängig machen. Und die ins Leben gerufenen Schiffsbeleihungsbanken sollen der Aufgabe dienen, das nach dem Kriege zu erwartende Kreditbedürfnis der See- und Binnenschiffahrt zu befriedigen und dem während des Krieges oft unliebsam empfundenen Vorgehen der holländischen Banken entgegenzuarbeiten.

Alles in allem ein Komplex wichtiger Aufgaben, bei deren Lösung Schiffahrt, Handel, Kaufmannschaft, Kapital, Bankwelt und Assekuranz sich zu ersprießlicher Gemeinschaftsarbeit die Hand reichen.

Für die Übergangszeit ist Vorsorge getroffen worden, daß der deutsche Schiffsraum in erster Linie der deutschen Volkswirtschaft zur Verfügung steht. Durch Verordnung vom 17. Februar 1916 ist der Abschluß aller die Beförderung von Gütern bezweckenden Miet- und Frachtverträge verboten worden, soweit sie Kauffahrteischiffe über 500 Br.-Reg.-To. betreffen und die Beförderung nicht ausschließlich von oder nach Häfen des Inlands oder deutscher Schutzgebiete erfolgen soll. Durch Verordnung vom 6. Juli 1916 ist auch die Beförderung von Gütern zwischen Häfen des Auslandes durch deutsche Kauffahrteischiffe verboten. Ferner ist durch Verordnung vom 5. Juli 1917 bestimmt worden, daß alle nach dem 1. Dezember 1916 geschlossenen Miet- und Frachtverträge zwecks Beförderung von Gütern durch deutsche Kauffahrteischiffe von mehr als 500 Br.-Reg.-To. Raumgehalt mit Friedensschluß ihre Wirksamkeit verlieren, es sei denn, daß sie vorher entweder vom Reichskommissar für Übergangswirtschaft genehmigt oder durch Ausführung der Beförderung erfüllt worden sind. Durch diese Verordnung soll vermieden werden, daß sich einzelne, besonders kapitalkräftige deutsche Unternehmungen Schiffsraum ausschließlich für ihre eigenen Zwecke sichern und so der Allgemeinheit entziehen.

Um schließlich jeden ausländischen Einfluß auf die Verwaltung und die Geschäftsführung der deutschen Reederei auszuschalten, sind durch Verordnung vom 21. Dezember 1916 und Januar 1918 sämtliche Rechtsgeschäfte verboten worden, durch die Aktien oder sonstige Geschäftsanteile deutscher Seeschiffahrtsgesellschaften ganz oder teilweise an Ausländer oder an außerhalb des Reiches wohnende Deutsche übertragen werden sollen.

. . . Daß die deutsche Seeschiffahrt nach dem Kriege es nicht leicht haben wird, sich dem Auslande gegenüber mit Erfolg durchzusetzen, ist in den vorstehenden Betrachtungen dargelegt worden. Infolge Verringerung des Schiffsbestandes, Kontingentierung der Einfuhr usw. wird natürlich das Geschäft in der ersten Zeit nur ein Bruchteil des früheren sein, weil ein Personenverkehr und ein Ausfuhrgeschäft vorerst wohl nur in wesentlich verringertem Maße zu erwarten sein wird. Diese Verkehrsbeschränkung wird auch die Einnahmen entsprechend verringern. Andererseits wird, zumal bis zur Wiederindienststellung der feindlichen, in der Kriegsverwendung stark abgenutzten Handelsflotten immerhin einige Zeit vergehen wird, mit ziemlich hohen Frachtsätzen zu rechnen sein, die allerdings nicht die schwindelhafte Höhe der Kriegszeit, wohl aber eine solche Höhe behalten werden, daß sie noch guten Gewinn für die Reedereien abwerfen. Das ist aber auch unbedingt notwendig, wenn es den Reedereien gelingen soll, die im Kriege aufgelaufenen bedeutenden Unkosten zu decken und den während des Krieges oder nach Kriegsende gebauten teueren Schiffen eine Rentabilität zu sichern. Nicht außer acht zu lassen ist allerdings auch, daß die Schiffbauindustrie gegen die Zeit vor dem Kriege, besonders in Amerika, eine gewaltige Entwicklung erfahren hat, und daß infolgedessen die schweren Schiffsverluste entsprechend schneller als früher wieder ersetzt werden können, die Welthandelsflotte also erheblich schneller wieder anwachsen wird, als vor dem Kriege. Mit dem wachsenden Angebot an Schiffen auf dem Weltfrachtenmarkt fallen aber auch bekanntlich wieder die Frachten und mit den Frachten die Schiffspreise, und die teueren Schiffe dürften dann einige Mühe haben, sich verdient zu machen. Dem ist allerdings wieder entgegenzuhalten, daß der Waren- und Rohstoffbedarf der Welt auf einige Jahre nach dem Kriege ein gewaltiger sein wird, so daß auch ein vermehrter Schiffsraum auf Beschäftigung wird rechnen dürfen. Diesen Rohstoffbedarf wird der für den friedlichen Handelsverkehr wieder freigelegte europäische Osten und Südosten nicht entfernt zu decken vermögen. . . ."

**Werden die Vereinigten Staaten nach dem Kriege in Schiffahrt und Schiffbau wettbewerbsfähig sein?** Diese im Hinblick auf die riesigen Anstrengungen der amerikanischen Werften auch für Deutschland hochwichtige Frage erörtert die englische Zeitschrift „Outlook"[1]) in sachlicher Weise:

„. . . Der amerikanische Schiffbau erfährt jetzt eine wundervolle Wiederbelebung während des Krieges, gerade so wie unsere Stahlindustrie, und das ist außerordentlich zu begrüßen. Aber Befürchtungen, daß die britische Überlegenheit sowohl in Schiffsbau wie Schiffahrt gefährdet sei, sind nicht berechtigt. Wahrscheinlich werden die Amerikaner wieder unsere Hauptrivalen in diesen Gewerben werden wie einst bis zu den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts; aber das kann kein Grund von Klagen oder Furcht werden. . . . Seit der Krieg begann, sind etwa 50 Millionen Pfund Privatkapital in amerikanischen Schiffsbauunternehmungen angelegt worden, und ein Bundesausschuß ist gebildet worden mit der Befugnis, nahezu unbegrenzte Summen für den Bau, Kauf und die Operationsfähigkeit von Schiffen zu erheben. Die Schiffswerften der Regierung sind enorm ausgedehnt worden, und ungeheure Erweiterungen erfahren jetzt die privaten Schiffswerften. Als der Krieg ausbrach, betrug der Schiffsraum der Schiffahrt der Vereinigten Staaten, der im auswärtigen Handel beschäftigt war, nur 1 Million Tonnen gegen einen britischen von 18 Millionen und einen deutschen von 5½ Millionen Tonnen. In den letzten zwölf Monaten vor dem Kriege wurden nur 8 v. H. des amerikanischen auswärtigen Handels in amerikanischen Schiffen befördert. Seit Beginn des Krieges sind noch weitere 1 Million Tonnen eingetragen worden infolge Kaufs von anderen Ländern, und weitere 100 000 Tonnen neuer Schiffe sind vom Stapel gelassen worden, während ferner 2 Millionen Tonnen in amerikanischen Werften im Bau sind. . . . Der große Aufschwung im amerikanischen Schiffsbau und seiner Zwillingsindustrie, der Schiffahrt, ist von außerordentlichem Interesse, weil er, obgleich durch den Krieg unterstützt, nicht eine Schöpfung des Krieges ist. Es ist zum Teil eine nationale Bewegung für mehr Schiffe, die vor dem Kriege und nahezu ganz abseits vom Kriege einsetzte. Vor mehr als zwanzig Jahren wurde ein Handelsflottenverein zu dem besonderen Zwecke gebildet, die Wiederbelebung der Schiffahrt der Vereinigten Staaten zu unterstützen, und die Bewegung stand direkt in dem Vordergrunde der amerikanischen Politik, ehe der Krieg ausbrach. . . . Die Frage des Wettbewerbes ist eine Kostenfrage. Das Land, das am billigsten hervorbringen und verschiffen kann, wird den meisten Handel erhalten.

Einige Autoritäten meinen, daß ein Resultat des Krieges die Beseitigung des großen Unterschiedes zwischen britischen und amerikanischen Kosten sein wird, der bisher bestand. Andere glauben, daß wir immer noch fähig sein werden, Schiffe weit billiger zu bauen und operieren zu lassen als die Vereinigten Staaten. Alles wird von zwei Faktoren abhängen — von der Ausdehnung, bis zu der die amerikanische Industrie von der Regierung unterstützt wird, und von unseren eigenen Anstrengungen, dem neuen Wettbewerb zu begegnen. Eine hohe New Yorker Autorität, der „Annalist", faßt nach einem sachkundigen Überblick über Lage und Aussichten über die letzten achtzehn Monate die Möglichkeiten in folgenden Worten zusammen: „Es ist möglich, daß für viele zukünftige Jahre die Kosten der Arbeit und des Materials in Großbritannien und Deutschland ebenso hoch sein werden wie in den Vereinigten Staaten, und daß der Vorsprung, den amerikanische Werften erlangt haben, dank dem Kriege, sie fähig machen wird, erfolgreich in Wettbewerb mit ausländischen

[1]) 13. VII. 1918.

Schiffsbauern zu treten.“ Daß man Vertrauen in die Zukunft setzt, tritt in dem neuen Kapital zutage, das jetzt angelegt wird.

Jenem Optimismus jedoch kann man die Meinung einer nicht geringeren Autorität entgegensetzen, Mr. J. W. Powells, des Präsidenten der Fore River Shipbuilding Corporation. Mr. Powell unterbreitete kürzlich der National Foreign Trade Council Convention Beweise, daß die Durchschnittslöhne im Schiffsbau in Großbritannien 50 v. H. niedriger und die reine Produktion pro Mann 14 v. H. höher waren als in den amerikanischen Werften. Er behauptete, daß trotz der großen Kapitalausgabe für die Verbesserung der amerikanischen Anlagen für den Schiffsbau während der letzten drei Jahre nichts in Plan oder Methode die fundamentalen Nachteile der Industrie überwinden könnte. Nur gesetzliche Verordnungen könnten den Erfolg sichern.

Die Nachteile, unter denen Schiffahrt und Schiffsbau in Amerika arbeiten — oder vor dem Kriege arbeiteten —, mögen illustriert werden durch die Erinnerung an die Tatsache, daß nach den kurz vor Kriegsausbruch gemachten Berechnungen der National Trade Convention ein Trampdampfer, dessen Bau in England 66 000 Pfund kostete, in Amerika 138 000 Pfund kosten würde. Ferner kostete die Schiffahrt unter englischer Flagge 80 Pfund monatlich weniger[2]) an Löhnen und 20 Pfund weniger an Vorräten, Ernährung usw. als unter der amerikanischen Flagge.

In diesem besonderen Punkte sind unsere amerikanischen Rivalen im Nachteil, seit Eisen und Stahl das Holz beim Schiffsbau ersetzt haben, weil ihr Eisenerz 1000 Meilen von ihren Kohlenfeldern entfernt gelagert ist, ihre Stahlwerke zwischen 400 und 500 Meilen von ihren Schiffswerften entfernt sind, und wegen des Mangels und der übermäßigen Löhne der gelernten Arbeiter, Erscheinungen, die ihrerseits das Resultat der ungeheuren Ausdehnung der Exportindustrien und der außergewöhnlich hohen Norm des Lebensunterhalts sind. . . .“

Dieselbe Frage hat bei der Tagung des Nationalrates für den Auslandshandel in Cincinnati Mitte April der Vorsitzende der Amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft in Cleveland, M. E. Farr, behandelt[3]), indem er sich mit dem ausländischen Wettbewerb befaßte, auf den Amerika nach dem Kriege stoßen werde. Dabei hob Farr u. a. hervor, der amerikanische Schiffbau müsse dem starken Wettbewerb dadurch begegnen, daß er seine Anlagen mit modernen Maschinen und Werkzeugen ausrüste und sich in der vollkommensten und wirksamsten Weise organisiere. Der Hauptwettbewerb nach dem Kriege drohe von England, Japan und Deutschland, obgleich auch andere Länder eine wichtige Rolle im Schiffbau spielen werden.

Besondere Aufmerksamkeit widmete der Redner den Lohnverhältnissen in den einzelnen Ländern. Angesichts der hohen Arbeitslöhne und Lebenshaltung der amerikanischen Arbeiter seien die Baukosten in Amerika ungeheuer hoch und im Verhältnis zu denen von Großbritannien und Japan höchst ungünstig. Der tägliche Durchschnittslohn für einen 9-Stunden-Arbeitstag in Großbritannien und einen 10-Stunden-Arbeitstag in Japan verhält sich zu den auf amerikanischen Werften bezahlten Löhnen für achtstündige Arbeit wie folgt:

| | Großbritannien | Japan | Amerika |
|---|---|---|---|
| gelernte Arbeiter . . . . | 9 sh. bis 11 sh. 5 d. | 3 sh. 1½ d. bis 3 sh. 9 d. | 1 Pfd. 4 sh. 2 d. |
| halbgelernte Arbeiter . . | 8 sh. 1 d. | 2 sh. 11 d. | 18 sh. 4 d. |
| ungelernte Arbeiter . . . | 7 sh. 6½ d. | 2 sh. 6 d. | 18 sh. 4 d. |

[2]) Leider ist nicht angegeben, auf welche Tonnengröße diese Zahlen sich beziehen. Nach Mitteilungen des Staatssekretärs Root von Ende 1906 verursachte bei einem 3000 t-Dampfer der amerikanische Reedereibetrieb für jede Schiffstonne jährlich 18,30 Mark mehr Betriebskosten als bei englischen und 30,70 Mark mehr als bei deutschen Fahrzeugen. In diesen überhohen Betriebskosten lag der Grund, weshalb etwa im halben Jahrhundert 1864—1914 die amerikanische Schiffahrt nahezu ganz aus dem Ozeanverkehr verdrängt worden war. Auch die geringen Leistungen des amerikanischen Schiffbaus vor dem Kriege (1911 nur 139 757 Tonnen Neubauten!) hatten darin ihren Grund, daß 75 Prozent der Kosten eines Schiffbaus von Löhnen und Gehältern verschlungen wurden. — Anm. der Schriftleitung.

[3]) Referat im „Journal of Commerce“, 2. VII. 18.

# Bücherbesprechungen.

Prof. Dr. Paul Arndt: „Alte und neue Faserstoffe“. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1918. 36 S. mit 20 Tafeln. Preis 1,50 Mark.

In dieser Arbeit stellt Prof. Arndt Vergleiche zwischen den alten Weltmarktfaserstoffen und den durch den Krieg zu neuer Bedeutung gelangten mitteleuropäischen Faserstoffen an. So unverkennbar im ganzen die Überlegenheit der Baumwolle, Wolle, Jute und Hanfe über die mitteleuropäischen Faserstoffe, abgesehen vielleicht von der allerdings nur spärlich gewonnenen Nessel, ist, so hält Verfasser es nicht für ausgeschlossen, daß die neuen Ersatzstoffe die Übergangszeit in den Frieden überdauern werden. Flachs, schon immer ein Weltmarktsprodukt, in Mitteleuropa und Übersee gewonnen, nimmt eine besondere Stellung ein.

Den Hauptanteil der Schrift bildet die Erläuterung der ausgezeichneten graphischen Darstellungen, welche die Bedeutung der Faserstoffe in der Weltwirtschaft, Deutschlands Bedarf und technische Leistungen usw. in plastischer Weise zur Geltung bringen. In dem Einleitungsabschnitt „Ersatz der fremden Faserstoffe durch einheimische“ erteilt der zurzeit als Leiter der volkswirtschaftlichen Abteilung der Reichsbekleidungsstelle tätige Verfasser den zuständigen Behörden für ihre Bewirtschaftung der vorhandenen Vorräte ein kaum verdientes Lob.

Um die Bearbeitung des statistischen Materials hat sich an erster Stelle Ingenieur Ligocki verdient gemacht.

Die aufklärende Schrift verdient weiteste Verbreitung.

P. L.

Japans Rüstung für den Handelskrieg. Ein Beitrag zur neuesten Entwicklung der japanischen Außenhandelsförderung. Herausgegeben vom Deutschen Überseedienst, G. m. b. H., Berlin. Bearbeitet von Dipl. ing. Th. Schuchart. Mai 1918.

Die 91 Seiten starke Schrift stellt einen kurzen Auszug von Wirtschaftsnotizen über Japan dar, die in ausländischen Zeitschriften sich fanden. Bei der sehr großen Schwierigkeit, zurzeit ausländisches Material zu erhalten, wird diese sorgfältige, übersichtlich angeordnete Sammlung gut verbürgten Materials sicher mit Freude begrüßt werden.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft“: Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31. für die Abteilung „Weltverkehr“: Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen“: Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1918

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung:
Für „Weltwirtschaft" Dr. P. LEUTWEIN, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | Oktober 1918 | Nr. 10

## AUS DEM INHALT

Seite

Die Auslandskunde und das Dresdener Auslandsseminar. Von Kurt Hassert, Dresden 217
Deutschlands jüngste Warenmesse. Von E. Trott-Helge, Misdroy . . . . . 221
Leinsaat- und Flachshandel der Ostseeprovinzen. Von Grete Dornblüth, Berlin-Wilmersdorf 224
Die Seidenproduktion im fernen Osten. Von Ch. P. Engel, Dresden . . . . . 227

### Verkehrspolitische Tagesfragen

Die Elektrisierung der schweizerischen Eisenbahnen. Von W. Miller, Luzern . . . 229

### Weltwirtschafts-Chronik

A. Weltwirtschaft . . . . . Seite 230 | B. Weltverkehr . . . . . Seite 235

### Literatur-Umschau

Der kommende Luftverkehr in den nordischen Ländern . . . . . 239

### Bücherbesprechungen

E. v. Seydlitz, Handbuch der Geographie . . . . . 243
Dr. W. Drascher, Das Vordringen der Vereinigten Staaten im westindischen Mittelmeergebiet . . . . . 243

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

# Zeichne!

Auf Grund der umstehend abgedruckten

Mark

## 5% Deutsche Reichsanleihe Stücke

(Neunte Kriegsanleihe)

in untenstehender Stückelung zum Preise von 98.- Mark für 100 Mark Nennwert mit Berechnung von 5% Stückzinsen und verpflichte ..... zu deren Abnahme.

..... wünsche, den ganzen Betrag schon an ersten zulässigen Abnahmetage, d. h. am 30. September 1918 zu berichtigen

wünsche Teilzahlungen nach Maßgabe der Zeichnungsbedingungen zu leisten

also 30% des zugeteilten Betrages am 6. November d. J.

20% " " " " 3. Dezember d. J.

25% " " " " 9. Januar n. J.

25% " " " " 6. Februar n. J.

..... behalte ..... vor, wegen der Bezahlung noch rechtzeitig Weisung zu erwarten.

..... wünsche ..... wegen der Bezahlung folgendes: .....

Nichtzutreffendes durchstreichen

Vorname Familienname und Stand, bei Frauen außerdem Geburtsname .....

Wohnung ..... (Nichtdeutsche)

..... 1918

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | Oktober 1918 | Nr. 10

### Die Auslandskunde und das Dresdener Auslandsseminar.

Von Prof. Dr. Kurt Hassert-Dresden.

Unter den brennenden Fragen unseres akademischen Lehrbetriebes, die der Weltkrieg ausgelöst hat, spielt das Auslandsstudium eine Hauptrolle. Seine Wichtigkeit war zwar schon vorher anerkannt worden. Doch hat erst der große Lehrmeister Krieg die anfangs nur langsam an Boden gewinnende Bewegung in breitere Bahnen gelenkt und zur zielbewußten Durchführung gebracht. Die deutschen Hochschulen haben sich auch in dieser Beziehung der „Forderung des Tages“ angepaßt.

Die Interessen unseres Vaterlandes haben sich in den letzten Jahrzehnten von Grund auf geändert. Wie alle großen Staaten ist auch das Deutsche Reich immer mehr zur Weltwirtschaft und Weltpolitik übergegangen, und der Ausspruch des Kaisers „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“ ist zum geflügelten Wort geworden. Diese Entwicklung hat uns aber vor neue, ungeahnt schwierige und weit umfassende Aufgaben gestellt, und man kann nicht behaupten, daß wir uns ihnen voll gewachsen gezeigt hätten. Trotzdem unsere Diplomaten, Beamten und Offiziere, unsere Kaufleute und Ingenieure, unsere Staatsleiter und Parlamentarier heute mehr denn früher vertiefte Auslandskenntnisse besitzen sollten, sind wir in vielen Beziehungen zum Vorteile unserer Gegner und zum eigenen Schaden das harmlose Volk der Denker und Dichter geblieben, und die bitteren Erfahrungen des Weltkrieges haben nur zu deutlich dargetan, wie erschreckend gering unsere Auslandskenntnisse waren und wie sehr uns das Verständnis fremden Denkens und Empfindens fehlte. Dazu kommt, daß ein Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens nach dem Kriege nur auf weltwirtschaftlicher Grundlage möglich sein wird, die eingehendes Wissen über die für unsere Rohstoffversorgung wie für den Absatz unserer Fabrikate wichtigsten Länder voraussetzt. Unter der Wucht dieser Tatsachen ist darum überall der Ruf nach einer Vertiefung unserer Auslandsbildung laut geworden mit der Begründung, daß sie bei einem Weltvolke — und das wollen wir Deutsche doch sein und bleiben — nicht bloß das unentbehrliche Rüstzeug für die ins Ausland Gehenden sein darf, sondern daß sie gerade so wie Kunst, Literatur und Musik ein Bestandteil der Allgemeinbildung werden und weite Kreise mit weltpolitischem Geiste durchdringen sollte.

Schon im Februar 1914, also noch vor dem Kriege, fand im preußischen Landtage die erste Aussprache über die Auslandsstudien statt. Die hierbei gegebenen Anregungen waren so nachhaltiger Art, daß sie auch während der Kriegsstürme nicht verloren gingen. Im Januar 1917 legte der preußische Kultusminister v. Trott zu Solz dem Abgeordnetenhause eine Denkschrift vor, die insofern einen Markstein bedeutet, als sie die Frage der Ausgestaltung der Auslandsstudien recht eigentlich ins Rollen brachte. Aber diese Denkschrift bereitete zugleich den Technischen Hochschulen eine Enttäuschung. Denn sie stellte die Behauptung auf, daß die Auslandskurse wohl nur an die Universitäten angegliedert werden könnten, weil die Technischen Hochschulen sich der Einrichtung ihres Unterrichtes nach weniger als Mittelpunkte einer besonderen Fachausbildung für bestimmte Gebiete der Auslandskunde eigneten als die Universitäten. Es leuchtet aber ohne weiteres ein, daß die Mannigfaltigkeit der Auslandsaufgaben und der Auszubildenden, die den verschiedensten Berufs- und Wissenszweigen angehören und verschiedene Stellungen im Auslandsdienste anstreben, eine entsprechende Mannigfaltigkeit der Ausbildung bedingt, die im Rahmen der Universitäten allein nicht geboten werden kann. Gerade dem deutschen Ingenieur und Kulturtechniker kommt aber bei den wirtschaftlichen Zukunftsfragen eine führende Rolle zu. Man denke nur an die Aufgaben, die er allein im Orient zu lösen hat, an die großen Bahn-, Straßen- und Brückenbauten, Bewässerungsanlagen usw. und die mit ihnen unmittelbar oder mittelbar zusammenhängenden Probleme landes- und volkskundlicher, wirtschaftlicher, rechtlicher und politischer Art. Für die Vorbereitung der künftigen Vertreter unserer Industrie und Technik sind jedoch in erster Linie die Technischen Hochschulen zuständig, und darum sollten sie den Studierenden

die Möglichkeit geben, in engem Anschlusse an ihr Fachstudium die für eine Auslandswirksamkeit erforderlichen Kenntnisse zu erwerben, ohne hierfür nach Beendigung ihres Studienganges noch andere Anstalten aufsuchen zu müssen. Aus allen diesen Gründen hat der preußische Unterrichtsminister später selbst seinen Standpunkt geändert, indem er unter Hervorhebung der Bedeutung, welche die Technik in der Gegenwart erlangt hat, außer den Universitäten auch die Handelshochschulen und die Technischen Hochschulen auf den Plan rief, von den letzteren vor allem diejenigen mit einer stark ausgebauten Allgemeinen Abteilung. Diese Voraussetzung erfüllt aber neben der Münchener Technischen Hochschule keine in so hohem Maße wie die Dresdener mit ihrer sorgfältigen und umfassenden Ausgestaltung der Allgemeinen Abteilung (26 ordentliche und außerordentliche Professoren). An ihr waren schon vor dem Kriege durch die Begründung neusprachlicher und geographischer Ordinariate Ansätze in der Schaffung von Auslandskursen erfolgt und auslandskundliche Gesichtspunkte deutlich hervorgetreten. Für die Wiederbesetzung des (seit 1904 nach dem Tode von Sophus Ruge nur nebenamtlich verwalteten) geographischen Lehrstuhles war geradezu die Erwägung maßgebend gewesen, das für den Studierenden der Technischen Hochschule besonders wichtige Verständnis für die Bedeutung des Auslandes zu fördern und darzulegen, in welcher Weise im internationalen Leben Land und Leute fern von Deutschland für Ansehen und Wohlstand, Entwicklung und Zukunft des Deutschen Reiches von Wichtigkeit sind. Ferner hatte sich der Senat der Technischen Hochschule auf Anregung von Professor R. Bruck im Winterhalbjahr 1916/17 mit der Frage beschäftigt, ein Auslandsinstitut, etwa nach Art einer Akademie für Konsulatsanwärter und Handelssachverständige, einzurichten.

So war der Boden für die Förderung der Auslandsstudien in Dresden gut vorbereitet, als im Mai 1917 die Professoren H. Heiß (Romanische Sprachen und Literaturen) und K. Hassert (Geographie) nach vorhergegangener Aussprache in der Allgemeinen Abteilung einen eingehend begründeten Entwurf zur Einführung von Auslandskursen an der Technischen Hochschule einbrachten. Dabei wurde ausdrücklich betont, daß nur dann, wenn die Auslandsausbildung von Ingenieuren in den Vordergrund gerückt würde, die Technische Hochschule neben und im Gegensatze zur Universität begründeten Anspruch auf die Einrichtung solcher Lehrgänge habe. Ferner sollte durch die Pflege der Auslandskunde die Zeit und Gründlichkeit des technischen Fachstudiums nicht beeinträchtigt werden. In Frage kam lediglich eine Ergänzung desselben durch eine den besonderen Bedürfnissen der Auslandstätigkeit angepaßte Einführung in das Verständnis des Wirtschaftslebens der wichtigsten Auslandsgebiete, sowie der geistigen Eigenart und der nationalen Strömungen ihrer Bewohner. Nachdem die anderen Abteilungen den Antrag ebenfalls beraten und Rektor und Senat ihm ihre Zustimmung erteilt hatten, ging er ans Ministerium des Kultus und öffentlichen Unterrichtes weiter, das inzwischen der Gründung zweier Forschungsinstitute an der Landesuniversität Leipzig (Südosteuropa- und Islaminstitut, Kolonialinstitut) nähergetreten war und in die den Ständen vorgelegte Denkschrift nun auch das Dresdener Auslandsseminar — so lautet seine amtliche Bezeichnung — mit aufnahm. Damit war der Weg für die Auslandsstudien im Königreich Sachsen frei, und am 1. April 1918 konnte das Dresdener Auslandsseminar als erstes seiner Art an einer deutschen Technischen Hochschule eröffnet werden[1]).

Da unsere hoch entwickelte Technik in dem zu erwartenden und durchaus ernst zu nehmenden Wirtschaftskriege der Zukunft und bei der wirtschaftlichen Neuorientierung des Reiches eines unserer allerwichtigsten Kampf- und Förderungsmittel sein wird, so ist das Auslandsseminar in erster Linie für die Studierenden der Technischen Hochschule bestimmt. Sie sollen Gelegenheit erhalten, neben den Fachstudien ihre Auslandskenntnisse sowohl zur Förderung der Allgemeinbildung wie zur Vorbereitung für eine künftige amtliche oder private Tätigkeit im Auslande oder in den deutschen Kolonien oder vom Inlande aus für das Ausland zu erweitern und zu vertiefen. Das schließt natürlich nicht aus, daß nach Maßgabe der für die Technische Hochschule geltenden Zulassungsbedingungen für Hörer und Hospitanten auch alle diejenigen an den Veranstaltungen des Auslandsseminars teilnehmen können, die sich für die Erwerbung oder Erweiterung von Auslandskenntnissen interessieren, ohne daß technische Gesichtspunkte für sie in Frage kommen, z. B. Beamte, Offiziere, Kaufleute, Handelssachverständige, Konsulatsanwärter usw.

Wie sind nun die Auslandsstudien gedacht?

Von vornherein wurde davon abgesehen, sich auf ein Ländergebiet oder auf einige wenige bestimmte Länderräume zu beschränken und sie nach Art der an den Universitäten errichteten Forschungsinstitute zu behandeln. Das würde einmal einen Wettbewerb bedeuten, bei dem alle Vorteile auf seiten der Universitäten sind, und dann den von uns verfolgten Zielen nicht entsprechen. Denn die Forschungsinstitute beabsichtigen, wie schon

[1]) An eine ganze Reihe führender Tageszeitungen und Fachzeitschriften und an eine Vielzahl technischer, industrieller und wirtschaftlicher Körperschaften wurde ein Rundschreiben über Zweck und Ziele des Auslandsseminars versandt. Wohl alle Schriftleitungen haben diesen Hinweis in kürzerer oder weiterer Fassung veröffentlicht, und von zahlreichen Verbänden ist die Antwort eingelaufen, daß sie diese zeitgemäße Erweiterung der Lehrtätigkeit willkommen hießen und in ihren Organen auf sie aufmerksam machen würden. Genannt seien die sächsischen Konsulate, Handels- und Gewerbekammern, der Exportverein im Königreich Sachsen, der Verband sächsischer Industrieller, der Verein deutscher Ingenieure, der Verband deutscher Eisenwarenhändler, der Verband keramischer Gewerke in Deutschland, der Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie in Deutschland und viele andere.

ihr Name besagt, vornehmlich wissenschaftliche Forschungen über besondere Länderkreise anzustellen und hierfür auch ausländische Studierende zur Mitarbeit heranzuziehen, die aus jenen Ländern stammen. Das Auslandsseminar dagegen will in erster Linie durch Lehre den ins Ausland Gehenden oder sich für das Ausland Interessierenden dienen. Ferner würde ein der wissenschaftlichen Spezialforschung gewidmetes Institut die kostspielige Schaffung neuer Lehrstühle und des erforderlichen wissenschaftlichen Apparates bedingen und dabei wahrscheinlich immer nur eine begrenzte Zahl von Teilnehmern anlocken. In Dresden dagegen soll versucht werden, vorläufig ohne besondere Aufwendungen und ohne Neuberufungen auszukommen. Erweitert man daher den Kreis der Auslandsgebiete, so eröffnet sich einmal die Aussicht auf eine größere Interessentenzahl, und es können für den Anfang solche Länder gewählt werden, für die bereits Kräfte und Einrichtungen an der Technischen Hochschule vorhanden sind. Volkswirtschaft und Rechtswissenschaft, Geologie, Botanik und Zoologie, Hygiene, Klimalehre und Gewässerkunde, Geodäsie und Geographie, neuere Sprachen, Geschichte und Kunst sind vertreten, und zu ihnen kommen diejenigen technischen Fächer, die wie Eisenbahn-, Straßen-, Brücken- und Wasserbau, Photographie, Technologie und Rohstofflehre mehr oder minder enge Beziehungen zur Auslandskunde aufweisen.

Nun kann sich natürlich die Auslandskunde nicht wahllos über die ganze Erde erstrecken, sondern muß in planvoller Umgrenzung sich auf diejenigen Gebiete beschränken, diese aber um so eingehender und vielseitiger behandeln, die für Technik, Industrie und Handel des Deutschen Reiches und für die Betätigung deutscher Ingenieure am wichtigsten sind. Das sind einmal die während des Krieges mit uns verbündeten Länder, mit denen wir auch weiterhin in engem, gegenseitigen Austausch stehen werden und die wir gleichwohl noch lange nicht genügend kennen. Über die staatsrechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des uns so nahe stehenden Österreich-Ungarn herrschen noch recht unklare Vorstellungen. Bulgariens Hilfsquellen und Aufnahmemöglichkeiten und noch mehr die der Türkei sind erheblich überschätzt worden, und die Kenntnis der Seele des Orientalen ist eines der heikelsten und schwierigsten Kapitel im Rahmen unserer zukünftigen Beziehungen zu den vorderasiatischen Ländern. Dann folgen die wenigen neutral gebliebenen Staaten wie Holland, die nordischen Reiche, Spanien, Mexiko und Argentinien. Die feindlichen Länder werden uns fürs nächste verschlossen bleiben und dem deutschen Ingenieur nicht so bald ein Arbeitsfeld darbieten. Aber das internationale Handels- und Verkehrsleben, das alle Staaten zu einem einzigen, auf gegenseitige Ergänzung angewiesenen Wirtschaftsorganismus zusammengeschweißt hat, wird sich mit der Zeit doch wohl als einen mächtigen Faktor für die Wiederannäherung der gegnerischen Völker erweisen, weshalb die Beschäftigung mit dem feindlichen Auslande, z. B. den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Britischen Weltreiche und Ostasien, wohl zurückzustellen, aber keineswegs auf die Dauer auszuschalten ist. Die Zukunft wird es überdies lehren, welche Länder für uns eine besondere Bedeutung erlangen dürften, und sie sind dann natürlich bei den Auslandsstudien in den Vordergrund zu rücken.

Für den Lehrbetrieb im Auslandsseminar kommen in erster Linie Vorlesungen und Übungen in Betracht. Hierbei sind für die bedeutungsvolleren Fächer nötigenfalls mehrere Wochenstunden vorgesehen, während weniger umfangreiche oder weniger wichtige Fächer sich mit einer Wochenstunde begnügen sollen. In geeigneten Fällen können auch kürzere Vorlesungs- oder Übungsreihen, etwa für die Dauer eines halben Semesters abgehalten oder verwandte Gebiete zu einer Vortragsreihe vereinigt werden, indem z. B. der Klimatologe, Botaniker und Geograph oder der Geograph, Klimatologe und Wasserbautechniker oder der Klimatologe und Hygieniker usw. sich in einen kleineren Länderraum teilen. Durch diese absichtlich gewählte Zeitbeschränkung soll die Gefahr vermieden werden, daß die durch ihr Berufsstudium ohnehin stark in Anspruch genommenen Studierenden die Auslandskurse wegen ihres zu großen Umfanges unvollständig, unregelmäßig oder gar nicht besuchen. Einer allzu großen Zeitbelastung wird auch durch den halbjährigen Wechsel des Auslandsgebietes vorgebeugt, indem man wohl nur die Darbietungen über denjenigen Länderraum wird hören wollen, in dem man sich später einmal zu betätigen gedenkt oder für den man aus anderen Gründen Interesse hat. Wer z. B. in Spanien wirken will, wird ohne besondere Veranlassung kaum Vorlesungen über Schweden oder die Türkei belegen. Ferner wird er wohl niemals an allen Auslandsvorlesungen eines Semesters teilnehmen, sondern sich auf diejenigen beschränken, die für seine Zwecke an erster Stelle in Betracht kommen[2]). Denn in jedem Studienhalbjahre soll ein enger umgrenzter Länderraum möglichst allseitig vom geographischen, geschichtlichen, politischen, sprachlichen, wirtschaftlichen, kulturlichen und naturwissenschaftlichen Standpunkte aus behandelt werden. Für das Eröffnungssemester wurde die Iberische Halbinsel (Spanien und Portugal) gewählt, weil sie wegen ihrer politischen und wirtschaftlichen Stellung für uns erhöhte Bedeutung beansprucht. Zehn Vorlesungen und Übungen — ohne die gleich zu erwähnenden allgemeinen Vorlesungen — mit zusammen 14 Wochenstunden waren ihr gewidmet, und in Fortsetzung des iberischen Kulturkreises wird im jetzigen Wintersemester nach gleichen Grundsätzen Südamerika an die Reihe kommen. In dieser

[2]) In welchem Umfange das für den Fall eines Examens zu geschehen hat, muß auf Grund der erst zu sammelnden Erfahrungen der später aufzustellenden Prüfungsordnung vorbehalten bleiben. Vorläufig kann den Teilnehmern auf ihren Wunsch eine Bescheinigung über den regelmäßigen Besuch des Auslandsseminars ausgestellt werden.

Weise sollen die für das deutsche Wirtschaftsleben wichtigsten Auslandsgebiete innerhalb eines etwa vierjährigen Turnus durchgenommen werden.

Zur Ergänzung und Vertiefung der besonderen Vorlesungen über einen bestimmten Länderraum finden in jedem Studienhalbjahre noch allgemeine Vorlesungen statt, die, wie die volkswirtschaftlichen und juristischen, neben der Gewinnung allgemeiner Kenntnisse vor allem der Begriffsbildung und der methodischen Schulung dienen oder für die Betätigung im Auslande und mit dem Auslande wichtige Fragen behandeln. Ferner treten neben die besonderen Vorlesungen über Geologie, Botanik und Zoologie eines Landes solche über Erzlagerstätten im allgemeinen, sowie über die wichtigsten mineralischen, pflanzlichen und tierischen Rohstoffe der Weltproduktion. Dazu kommen Vorlesungen über astronomische Ortsbestimmungen und topographische Aufnahmen, über allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie und über wichtige Fragen des Wirtschaftslebens und Verkehrswesens überhaupt. Wenn das Bedürfnis sich herausstellt, haben die Vertreter der technischen Fachabteilungen namentlich für solche Hörer, die nicht dem Studium der technischen Wissenschaften obliegen, besondere technische Vorlesungen in Aussicht genommen, die in gedrängter Zusammenfassung einen möglichst vollständigen Überblick über Entwicklung, Bedeutung und Leistungen unserer Industrie und Technik vermitteln, in großen Zügen über die Aussichten der einzelnen technischen Zweige in den verschiedenen Auslandsgebieten unterrichten und über die Wechselbeziehungen zwischen der deutschen und fremden Technik und Industrie orientieren.

Auch sonst ist eine Erweiterung der Vorlesungen und eine Vergrößerung des Lehrkörpers des Auslandsseminars vorgesehen, weil die zurzeit am auslandskundlichen Lehrbetrieb beteiligten Fachvertreter auf die Dauer nicht ausreichen dürften. An Anregungen und Wünschen nach dieser Richtung hin fehlt es schon jetzt nicht. So steht die Errichtung eines russischen Lektorates neben dem bereits vorhandenen Lektorat für türkische Sprache bevor. Bei der Behandlung des deutschen Kolonialreiches, das uns der Friede hoffentlich in vergrößertem Umfange zurückgeben wird, werden sich Missionskunde und Tropenhygiene nicht umgehen lassen, und vom Kultusministerium ist wegen der Zweckmäßigkeit der Missionskunde schon eine Anfrage ergangen. Für das Eindringen in den Geist der uns so wesensfremden Orientalen wird bei der Besprechung des Türkischen Reiches ein Islamkenner zum Worte kommen müssen, und wie die Völkerpsychologie, so sind auch Völkerkunde und Völkerrecht für die Auslandskenntnis wichtige Wissenschaften. Endlich müßten für Gebiete, deren Wichtigkeit ihre Behandlung durch einen genauen Landeskenner wünschenswert erscheinen läßt, Männer herangezogen werden, die, wenn auch außerhalb der Hochschule stehend, durch ihre Vorbildung und durch langjährigen Aufenthalt in dem betreffenden Lande befähigt wären, ihr Wissen weiteren Kreisen nutzbar zu machen, sei es durch besondere Lehraufträge oder durch Vortragsreihen neben den laufenden Veranstaltungen des Auslandsseminars. Auch in diesem Sinne liegen bereits Angebote vor. Doch fehlen noch die Mittel für ihre Verwirklichung.

Mit Vorlesungen und Übungen allein ist es aber bei dem allmählichen Ausbau des Auslandsseminars nicht getan, sondern die theoretischen Erörterungen müssen nach Wiederkehr ruhiger Zeiten und geordneter internationaler Verhältnisse eine praktische Belebung durch wissenschaftliche Belehrungsreisen größeren Stiles erfahren. Daß auch überseeische Fahrten dieser Art möglich sind, haben namentlich die Auslandsreisen der Kölner Handelshochschule nach Kleinasien, Deutsch- und Britisch-Ostafrika und durch die Vereinigten Staaten von Amerika bewiesen. Die Ausführung einer Reise nach Ostasien und durch Sibirien hat der Krieg vereitelt. Führen solche Reisen auch im Fluge durchs Land, so gewähren sie doch bei sorgsamer Vorbereitung und bei einem für jeden Tag im voraus festgesetzten Besichtigungsprogramm die Möglichkeit, in kurzer Zeit viel mehr zu sehen als ein einzelner vielleicht in monatelangem Aufenthalt — wenn überhaupt in solcher Vollständigkeit und Vielseitigkeit — kennen lernen kann.

Für die Beschaffung literarischer Hilfsmittel hat die Bibliothek der Technischen Hochschule bereits entsprechende Aufwendungen gemacht. Ebenso tragen die Büchereien des Volkswirtschaftlichen, Neusprachlichen und Geographischen Seminars der Auslandskunde Rechnung.

Das Dresdener Auslandsseminar[3]) steht nicht allein, sondern fügt sich als Glied einer Kette verwandter Studieninstitute und Lehreinrichtungen ein, die trotz des Krieges oder richtiger durch ihn geschaffen, in der Entwicklung begriffen oder in Aussicht genommen sind. Zu ihnen gehören — ohne Vollständigkeit zu gewährleisten — das Orientalische Seminar in Berlin, das Kolonialinstitut und das Ibero-Amerikanische Institut in Hamburg, das Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft in Kiel, das Orientalische Seminar, besonders für die Kunde des christlichen Orients, in Münster, das Seminar für den weiteren Orient in

---

[3]) Im Rahmen der Technischen Hochschule untersteht das Dresdener Auslandsseminar unmittelbar dem Kultus- und Unterrichtsministerium und besitzt seine besonderen Satzungen. Die Verwaltung liegt in der Hand von fünf gleichberechtigten Direktoren, als welche das Ministerium die Vertreter der hauptsächlich in Betracht kommenden Lehrgebiete Geographie, Volkswirtschaft, Wasserwirtschaft, englische Sprache und Literatur, romanische Sprachen und Literaturen ernannt hat. Diese fünf Mitdirektoren wählen aus ihrer Mitte einen geschäftsführenden Direktor zur Erledigung der laufenden Angelegenheiten, so daß die Verfassung des Auslandsseminars etwa dieselbe ist wie die der Forschungsinstitute an der Landesuniversität Leipzig. Die Vorlesungen und Übungen werden im amtlichen Vorlesungsverzeichnis der Technischen Hochschule in einem besonderen Stundenplan nach Art der Veranstaltungen des Seminars für Städtebau angezeigt.

Halle, das Institut für Kultur und Wirtschaft des modernen Orients in Frankfurt a. M., Einrichtungen für die Pflege des romanischen und niederländischen Kulturkreises in Bonn, die Forschungsinstitute für den slawischen Kulturkreis in Breslau und Königsberg, für die angelsächsischen Länder in Göttingen und für die nordischen Länder in Greifswald, das Balkan- und Orientinstitut in München, das Ungarische Studieninstitut in Berlin, das Deutsch-Südamerikanische Institut in Köln, das Südosteuropa- und Islaminstitut und das Kolonialinstitut in Leipzig. Zur Ergänzung ihrer wissenschaftlichen Darbietungen sind noch besondere Vortragsveranstaltungen eingerichtet worden, z. B. ein Pfingstkurs über den Orient in Heidelberg, zwei je 24 stündige Semesterkurse über Osteuropa in Breslau, eine Vortragsreihe über Belgien in Köln, über das moderne Spanien in Bonn und — als erste eines in jedem Semester zu wiederholenden Auslandskurses — eine Vortragsreihe über das heutige Frankreich in Marburg[4]).

Diese Aufzählung läßt erkennen, daß auf den auslandskundlichen Arbeitsgebieten bereits ein vielseitiger und aussichtsreicher Anfang gemacht ist[5]). Freilich muß noch manches der Zukunft überlassen bleiben, und die durch den Krieg bedingte Ungunst der Verhältnisse bringt es mit sich, daß diejenigen akademischen Kreise erst schwach vertreten sind, an die sich die neuen Bildungsmöglichkeiten in erster Linie wenden[6]). Jetzt gilt es, das einmal Geschaffene weiter auszubauen und Erfahrungen zu sammeln, damit bei Kriegsende eine innerlich und äußerlich gekräftigte Organisation vorliegt. Aber nur wenn unsere akademische Jugend, die Zukunft unseres Vaterlandes, sich den neuen weltweiten Aufgaben der kommenden Zeit anpaßt und wenn auch die Schule ihre ins Leben hinaustretenden Zöglinge in diesem Sinne erzieht[7]), wird deutscher Geist und Einfluß sich nachhaltiger in der Welt durchsetzen können. Daran soll nach seinem bescheidenen Teile auch das Dresdener Auslandsseminar mitwirken.

[4]) Vgl. die Zusammenstellung bei P. v. Salvisberg: Das Auslandsstudium an den deutschen Hochschulen. Heft 325/327 (XIII. Kriegsheft) der Hochschul-Nachrichten, April 1918, S. 729—733.

[5]) Wie auf so manchen Gebieten, wird man auch hier dem Einwande entgegentreten müssen, daß alle diese Veranstaltungen immer nur eine theoretische Vermittlung von Kenntnissen ermöglichen, die aber stets hinter der praktischen Erfahrung zurückstehen, und daß man alles Wissenswerte über fremde Länder und Völker aus Büchern lernen könne. Gewiß wird die eigene Erfahrung stets die erste und beste, freilich oft mit teurem Lehrgeld erkaufte Lehrmeisterin sein, und eine noch so gründliche theoretische Vorbildung wird den Aufenthalt im Auslande nie ersetzen können. Andererseits erleichtert und beschleunigt sie aber die Vertrautheit mit fremden Verhältnissen, während deren Unkenntnis sich umgekehrt auf Schritt und Tritt lähmend fühlbar macht. Auch die Vorbereitung aus Büchern allein genügt nicht, weil es über die meisten Gegenstände so viele Veröffentlichungen gibt, daß es dem Fernerstehenden schwer fallen wird, über das für ihn Brauchbare und Wesentliche ein Urteil zu gewinnen, ganz abgesehen davon, daß selbst das beste Buch niemals das lebendige Wort zu ersetzen vermag. Ausführlicheres bei P. Eltzbacher: Die deutsche Auslandshochschule. Berlin 1914, S. 64—68.

[6]) Darum soll im Dresdener Auslandsseminar die Behandlung der wichtigsten Auslandsgebiete auf spätere Zeiten verschoben werden, womit natürlich nicht gesagt ist, daß jetzt nur unwichtige Länder zur Besprechung gelangten.

[7]) P. Wagner: Auslandsstudien und erdkundlicher Unterricht. Dresdener Anzeiger, Sonntagsbeilage Nr. 23 und 24 vom 10. und 17. Juni 1917; Derselbe, Auslandskunde und Geographieunterricht. Aus der Natur 1918, S. 231—236. Hier wird die alte Forderung begründet, die Erdkunde bei der in Aussicht stehenden Neuordnung der Schullehrpläne an allen höheren Schulen mit mindestens zwei Wochenstunden durch alle Klassen durchzuführen und sie in der Reifeprüfung der Geschichte völlig gleichzustellen.

## Deutschlands jüngste Warenmesse.

Von E. Trott-Helge, Misdroy.

Bis zum zeitigen Frühling dieses Jahres wußte die breite Öffentlichkeit noch so gut wie nichts davon, daß die Haupt- und Residenzstadt Breslau eine Messe vorbereite. Bienenfleißig und zielbewußt arbeitete man dort unentwegt, jedoch ohne nach außen hin viel davon laut werden zu lassen. Erst als im März des Jahres zu der ursprünglich für Mitte Mai in Aussicht genommenen Veranstaltung geladen wurde, wurden weitere Kreise aufmerksam. Indessen erwies sich die geplante Zeit als ungeeignet, da der Friedensschluß im Osten, der Abtransport der Truppen und Kriegsmaterialien die Leistungsfähigkeit der Bahnen so stark in Anspruch nahm, daß für Beförderung von Messegütern und Messebesuchern keine Möglichkeit gegeben war. Auch erkannte Breslau, daß es zunächst zweckmäßig sei, die Friedensverträge und ihre ersten Wirkungen abzuwarten, bevor man mit einer Veranstaltung begann, die der Wiederanbahnung wirtschaftlicher Verbindungen mit dem Osten Europas gelten sollte. So nahm man statt der Frühjahrsmesse eine Herbstmesse in Aussicht, die auf die Zeit vom 22. August bis zum 5. September 1918 festgesetzt wurde.

Wenn der Messegedanke einesteils große Beachtung und Zustimmung gefunden hatte, so wurde er von anderer Seite abgelehnt. Es war die altehrwürdige deutsche Messestadt Leipzig selbst, die durch den Mund ihres Oberbürgermeisters einen Kampf um das Wort „Messe“ begann. Leipzig glaubte aus seinen alten Privilegien gewissermaßen ein Monopol herleiten zu können, es protestierte auch gegen das zeitliche Zusammenfallen mit der Leipziger Herbstmesse. Man war überhaupt der Meinung, die Breslauer Veranstaltung stelle ein Konkurrenzunternehmen dar. Die Breslauer Messeleitung hat den Standpunkt Leipzigs in sehr ruhiger und sachlicher Weise zurückgewiesen. Sie hat zunächst durch die Presse auf die wirklichen Pläne und Ziele der Hauptstadt Schlesiens aufmerksam gemacht, dann aber anläßlich des feierlichen Eröffnungsaktes ganz offiziell

zum Ausdruck gebracht, wie sehr man bestrebt sei, neue Kräfte zu heben, unbedingt aber vermeiden wolle, bisher am Werke Tätige zu stören oder zu beeinträchtigen. Wo sich trotzdem einmal auf Grenzgebieten ein Wettbewerb ergeben möge, da solle er ein Ansporn für den Fortschritt sein, weil eben nur ein gesunder Wettbewerb das Wirtschaftsleben vor dem Erstarren bewahre.

Auf Einzelheiten der Breslauer Pläne und Ziele, auf ihre vollständige Gegensätzlichkeit zu Leipzig wird im folgenden noch eingehender zurückgegriffen werden. Soviel nur zunächst, daß die vornehme Sachlichkeit und Ruhe der Breslauer Messeleitung anscheinend nicht minder geholfen hat, Gegensätze auszugleichen, wie der Erfolg der ersten großen Veranstaltung und die emsige Arbeit für Fortentwicklung und weiteren Ausbau des Messegedankens. Leipzig konnte aber auch ganz allgemein erkennen, daß die Konkurrenz Breslaus seiner eigenen Messe keinen Abbruch tun werde, sie vielmehr als weiteres Hilfsmittel anzusehen ist, um das Interesse des Auslandes auf die deutschen Märkte zu konzentrieren, neue Besucher und Käufer heranzuziehen, die, wenn erst einmal der schwierige Grenzübertritt erfolgt ist, keinesfalls von Breslau wieder abreisen werden, ohne Leipzig mitbesucht zu haben. Die Erkenntnis dürfte noch eine Vertiefung gefunden haben, weil Breslau ein Markt sein und bleiben will, der als Brenn- und Schnittpunkt des wirtschaftlichen Verkehrs Deutschlands nach dem Osten und Südosten Europas hin seine Tätigkeit ausüben will. Indessen Leipzig inmitten des Krieges erneut bewiesen hat, daß vor seiner Riesenmesse der Gedanke an einen künftigen Wirtschaftskrieg nahezu unmöglich erscheint, nachdem ein geradezu staunenswerter Wiederaufschwung in der Zahl der Ausstellerfirmen, der Besucher und Warenumsätze erfolgte, aus denen Leipzig seinen alten Ruf als erster Messeplatz der Welt neu behauptet hat, erstrebt Breslau weltwirtschaftliche Spezialarbeit zu leisten. Nicht über die ganze Erde hin will es seine Fäden spannen, sondern Schritt für Schritt, in gründlicher Arbeit den Osten und Südosten Europas durchdringen, wobei alle jene Hilfsmittel herangezogen werden sollen, die dafür vorhanden sind und alle vor dem Kriege oder sehr viel früher bestehenden Verbindungen wieder aufgenommen und neu geknüpft werden sollen.

Breslau ist eigentlich gleich Leipzig eine Messestadt. Längst nicht so alt wie dieses, aber doch seit reichlich $1^1/_2$ Jahrhunderten. Der Hauptstadt Schlesiens war von König Friedrich dem Großen ein Messeprivileg verliehen worden. Es datiert vom 14. Juli 1742, wurde aber infolge der Verwicklung Schlesiens in die Kriege nur kurze Zeit ausgeübt. Für zwei Tage des Jahres waren Messen genehmigt. Oberbürgermeister Matting hat anläßlich der Eröffnungsfeierlichkeit den Wortlaut der alten Urkunde teilweise wiedergegeben, nach welcher der große König beabsichtigte, „seinen getreuen Herzogtümern Nieder- und Ober-Schlesien, sowohl in dem Handel und Wandel unter sich, als auch in Ansehung desselben mit angrenzenden und auswärtigen Provinzen alle diensame Handreichung zu tun, insbesondere aber seiner getreuen Hauptstadt Breslau das Commerzium nicht nur zu vergrößern, sondern auch durch akkordierende Freiheiten in florisanten Stand zu bringen und aufzuhelfen". Er ordnete demnach an, „daß nicht allein denen, so diese Jahrmessen besuchen, für ihre Personen, bei sich habende Leute und mit sich führende Waren sicheres Geleite und auch alle vollkommene Securité widerfahren, sondern auch die vor dem Verkauf derer Waren abzugebenden Zoll- und Akzisegefälle auf einen solchen gelinden Fuß eingerichtet werden sollen, so daß Käufer und Verkäufer dabei ihren guten Vorteil finden und freier Handel ungehindert betrieben werden könne".

Auf der sicheren Voraussetzung, daß dieses Messeprivilegium, trotzdem es lange geruht hat, nicht verloren gegangen sein könne, weil ein königlicher Willensakt nicht verjähren kann, baut Breslau zum Teil seine Arbeit auf. Es sind aber noch viele andere Momente, die mitgewirkt haben, das Werk erstehen und vollenden zu lassen. Breslau besaß bekanntlich alte wirtschaftliche Beziehungen nach Osten hin, die besonders mit Polen und Böhmen sehr lebhaft waren. Zu erwähnen sind die Wollmärkte, die vor dem königlichen Schlosse abgehalten wurden und unzählige polnische Gutsbesitzer und Händler nach Breslau führten, wo sie gerngesehene Gäste und Geschäftsfreunde waren. Als durch die Wandlungen des Wollgeschäftes und die politischen Veränderungen die Breslauer Wollmärkte mehr und mehr schlafen gingen, da lebte doch noch immer der Flachsmarkt, dessen Ende erst der Ausbruch des Weltkrieges herbeiführen konnte. Wichtiger als die beiden genannten Veranstaltungen aber ist der internationale landwirtschaftliche Maschinenmarkt gewesen, der seit 55 Jahren in der schlesischen Hauptstadt abgehalten worden war, einzig in seiner Art für ganz Deutschland. Seine blühende Entwicklung ergibt sich aus der Zunahme der Besucherzahl, die im Jahre 1864 2000 Personen betrug, während das Jahr 1913 die stattliche Ziffer von 35 000 Gästen nachweisen konnte. Dieser Markt ist in die Breslauer Messe mit eingezogen worden, eine günstige, vielleicht die günstigste aller Voraussetzungen für das Gelingen der Messe.

Allerdings kamen ihr noch verschiedene andere Vorteile zu Hilfe. Nicht zum mindesten der, daß für eine Messe in Breslau der äußere Rahmen vorhanden war. Die schlesische Hauptstadt errichtete im Jahre 1912 zwei große Bauwerke auf dem prächtigen Gelände des Scheitniger Parkes, an der östlichen Weichbildgrenze der Stadt. Dort erwuchs die riesige Jahrhunderthalle — einer der gewaltigsten Kuppelbauten der Erde — die Breslau auch äußerlich um ein Wahrzeichen bereichert hat. Daneben erstand der schöne Massivbau des Ausstellungsgebäudes mit seinen 60 Sälen und Räumen. Sie dienten der Jahrhundertfeier zum Gedächtnis der Befreiungskriege; ging doch von Breslau und Schlesien jene glorreiche Erhebung des niedergeworfenen preußischen Volkes im Jahre 1813 aus. Die ruhmreiche Geschichte der Befreiungskriege

läßt dort Erinnerungen an große Zeiten auf Schritt und Tritt erstehen. Und wie vor fünf Jahren die imposante Halle dem Gedenken an jene Zeit geweiht war, so hat man in den letzten Augusttagen dort den Grundstein gelegt, um ein wiederum schwer ringendes, vom Feinde hart bedrohtes Volk seiner wirtschaftlichen Freiheit neu entgegen zu führen.

Trotz Tradition und äußerer Umrahmung hat indessen doch erst praktische Arbeit das Werk zu krönen vermocht. Sie leitet ihre Anfänge von der Schaffung der amtlichen Handelsstelle deutscher Handelskammern im Herbste 1915 her, die zwecks Vermittlung des Verkehrs zwischen Heimatland und den besetzten Gebieten Rußlands unter Führung des Präsidenten der Bromberger Kammer erfolgte und eine ungeahnte Entwicklung nahm. Damals schon erkannte Breslau, daß diese nur für die Kriegszeit bestimmte Einrichtung ihre Fortsetzung finden müsse. Und als das Fortschreiten des Krieges nach Osten hin immer neue Möglichkeiten eröffnete und die Hoffnung auf einen baldigen Frieden aufkommen ließ, da wurde die Erinnerung an die vielfachen einstigen Beziehungen mit Osteuropa um so reger. Die Fülle bestehender Vorbedingungen für die Wiederanbahnung dieser Beziehungen, ließ Breslau die Führung ergreifen. Zunächst erstand auf Anregung einer Stadtverordnetenversammlung im September 1915 eine sogenannte Wirtschaftskommission. Sie bezweckte die durch die Kriegsverhältnisse eröffneten neuen Möglichkeiten der Wiedergewinnung des verlorenen alten wirtschaftlichen Bodens in Polen und Böhmen, wie nach dem Osten überhaupt, mit vollem Nachdruck auszunutzen. Aus dieser Kommission entwickelte sich das heutige städtische Verkehrsamt, dessen Ziele sich über die ehemaligen Grenzen weit hinaus erstrecken, zumal Breslau sich an den alten Beziehungen nicht genügen läßt, sondern insbesondere mit den uns eng verbündeten Ländern, in erster Reihe Österreich-Ungarn, dann aber auch Bulgarien, der Türkei und dem Balkan überhaupt, die wirtschaftlichen Bande immer enger knüpfen will.

War eine städtische Stelle bereits vorhanden, um die Zukunftspläne Breslaus vorbereiten zu helfen, so gab in einer Unterredung mit dem Syndikus der Breslauer Handelskammer, Dr. Freymark, der damalige Regierungspräsident, jetzige Staatssekretär Freiherr v. Tschammer, Anregung, von privatwirtschaftlicher Seite ebenfalls die Initiative zu ergreifen. In allen Kreisen Schlesiens fand dieser Gedanke wärmsten Widerhall, so daß in einer am 19. Januar 1917 abgehaltenen Versammlung beschlossen wurde, eine besondere gemeinnützige Gesellschaft zu gründen. So erstand die Breslauer Messegesellschaft m. b. H., zunächst mit einer halben Million Kapital, das unlängst auf das Doppelte erhöht worden ist. An der Gründung beteiligt waren etwa 400 führende Firmen der Industrie und des Handels Schlesiens, die Handwerkskammer in Breslau, die Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien, sowie eine Reihe angesehener Wirtschafts- und Verkehrsunternehmungen. Ziel und Zweck der Gesellschaft war, die Leistungsfähigkeit des heimischen Wirtschaftslebens durch Veranstaltung von Messen und Ausstellungen unausgesetzt und eindrucksvoll zu zeigen, Fremde in großer Zahl heranzuziehen und ständig in geschäftlicher Verbindung zu halten. Vier in Ostdeutschland reich entwickelte Industriegruppen erheben das Bedürfnis nach öffentlichen Märkten in hohem Maße: die Maschinenindustrie und die Herstellung technischer Artikel, das Bekleidungsgewerbe, die Herstellung von Möbeln und sonstigen Einrichtungsgegenständen, schließlich die Nahrungsmittelindustrie. Für ihre Erzeugnisse ist es von hoher Wichtigkeit, deren praktische Brauchbarkeit und beste Eignung durch Besichtigung und Nachprüfen feststellen zu können, und da man auch weiß, in welch hohem Grade besonders die slavischen Völker für Anschauung empfänglich sind, wie sehr die Maschine im Betrieb Anreiz auf sie übt, schien die Veranstaltung von Messen und Ausstellungen von besonderem Nutzen.

Genau so, wie Leipzig in der neuen Zeit nur noch Musterstücke vorführt, nach denen der Besucher Aufträge erteilen soll, und nicht mehr ganze Warenstapel an den Markt bringt, genau so hat Breslau von vornherein die Musterausstellung auf der Messe für zweckmäßig gehalten. Schon auf der ersten Veranstaltung der Messegesellschaft, der Papierstoff-Gewerbeausstellung im Herbst 1917. Diese erste Spezialveranstaltung brachte einen Gesamtumsatz von mindestens 25 Millionen Mark. Und wenn diese erste, in engem Rahmen abgehaltene Spezialausstellung bereits ungeteilten Beifall und allseitiges Interesse fand, so ist das für die unlängst beendete erste Breslauer Messe in noch weit höherem Maße zutreffend. Mehr als 600 Aussteller nahmen teil. Die Zahl der Besucher betrug nach eigenen Angaben der Messegesellschaft rund 230 000 Personen. Neben dem Inlande waren Vertreter von Polen, Österreich, Ungarn, Bulgarien, der Türkei, den übrigen russischen Randstaaten und den neutralen Ländern anwesend. Besonders lebhaften Widerhall hatte der Breslauer Messegedanke in Polen und Bulgarien gefunden; für Bulgarien bestand sogar ein besonderes, vom Institut für den Wirtschaftsverkehr mit Bulgarien E. V. eingerichtetes Bureau. Dolmetscher für die verschiedenen slavischen Sprachen, für Türkisch, Griechisch, Rumänisch, Niederländisch, Englisch, Französisch und Esperanto standen zur Verfügung.

Über die Umsätze sind Statistiken schwer zu beschaffen. Eine Nachprüfung der Angaben der Aussteller ist nicht möglich; demzufolge ist zunächst zuverlässiges Zahlenmaterial nicht beizubringen. Aber so viel steht fest, daß die Verkäufe außerordentlich hoch gewesen sind, namentlich auf den Gebieten der landwirtschaftlichen Maschinen, des allgemeinen Wagenbaus, der Elektrotechnik, der Bauwaren, des Kleinwohnungsbaues und der chemisch-technischen Produkte. In allen sind Millionenumsätze erzielt worden. Die Textilindustrie, die mit zahlreichen Vertretern auf der Messe erschien, vermochte wie damals auf der

ersten Faserstoff-Ausstellung und wie auch auf den bisherigen Leipziger Kriegsmessen, die Fülle der Aufträge nicht zu bewältigen, wenn auch hervorgehoben werden muß, daß die Lieferungsfähigkeit besser geworden ist. Ganz allgemein aber zeigte sich auf der ersten Breslauer Messe genau der gleiche Warenhunger wie in Leipzig. Hier wie dort kamen Ausland wie Inland mit einer Fülle von Wünschen an Industrie und Handel heran, die sich in Ansehung der Kriegswirtschaft, der vielfach nicht ausreichenden Freigabe von Rohmaterialien, der Ausfuhrbeschränkungen und Ausfuhrverbote bei weitem nicht alle erfüllen ließen.

Aber was die Arbeit Breslaus nicht minder verdienstvoll und für das deutsche Wirtschaftsleben wichtig macht als die Leipzigs, wenngleich im Verhältnis kleiner und in der Zahl geringer, das ist die Fülle von Waren, die konzentriert wurde. Nur als Musterstücke! In ihrer Mannigfaltigkeit und Vielart boten sie ein imposantes Bild von der Leistungsfähigkeit unserer deutschen Industrie. Bedenkt man aber weiter, daß jedes einzelne dieser Stücke in größerer oder geringerer Menge wirklich geliefert werden kann, sei es sogleich, sei es innerhalb absehbarer Frist, weil eben nur lieferungsfähige Fabrikanten und Händler zur Messe ziehen, so ergibt sich mit überzeugender Kraft, in welchem Maße wir wirtschaftlich widerstandsfähig und ungebrochen sind, wie sehr unsere Industrie Hand in Hand mit der Wissenschaft verstanden hat, sich vorhandenen Möglichkeiten anzupassen.

Die künftigen Pläne Breslaus sind weitgehend. Sie halten sich zwar streng innerhalb des gezogenen Rahmens, trachten aber doch danach, ganz Deutschland auf die Möglichkeit der Wiederanbahnung wirtschaftlicher Verkehrswege zum Osten hinzulenken. Darum hatte man von vornherein jede deutsche Firma, die ausstellen wollte, willkommen geheißen, darum will man auch anderen Warengruppen als den bisher vertretenen, künftighin einen Markt eröffnen. Man denkt ferner daran, auch den Industrien der uns eng verbündeten fremden Staaten Gelegenheit zur Vorführung ihrer Erzeugnisse zu geben, damit für den wechselseitigen Verkehr mit dem Osten in Breslau ein Mittelpunkt geschaffen werde, der edlen Wetteifer entfachen und nach den verschiedensten Richtungen hin befruchtend wirken soll. Außerdem will man neben den künftighin regelmäßig stattfindenden Breslauer Messen Verkaufstage für bestimmte Industrien einrichten und zweckmäßige Messeeinrichtungen für den Großhandelsverkehr, Musterlager usw. schaffen. Schließlich wird ein ständiges Messeamt eingerichtet werden, außerdem ein Verein zur Förderung der Messe. Breslau wird, dem Beispiele Leipzig folgend, den Messeverkehr in das Herz der Stadt verlegen. Dahingehende Pläne werden bereits ernsthaft erwogen. Denn heute ist bereits klar, daß sich der zur Verfügung stehende Raum schon für die erste Messe als unzureichend erwies, wobei allerdings berücksichtigt werden muß, daß die Hunderte von Reflektanten, die man zurückweisen mußte, ihre Anmeldungen verspätet eingericht hatten.

Leipzig ist aus der Messe mit ihren Stapelräumen und Speichern gewissermaßen erstanden, dort gliedert sich die Stadt selbst um den eigentlichen Kern, den Messebereich, herum. Breslau müßte, wollte seine Messe in der Altstadt Fuß fassen, dort Neuland erobern. Ihm ständen keine von altersher dem Meßverkehr dienenden Räumlichkeiten zur Verfügung. Es wurden auch keine großen Kaufhäuser und Industriepaläste errichtet, mit dem besonderen Zwecke des Messeverkehrs oder um die oberen Stockwerke solcher Geschäftshäuser für die Messezeit zur Verfügung zu stellen. Aber die Messegesellschaft Breslaus ist in den Scheitniger Hallen nur zu Gast, und wenn auch die städtischen Kreise mit den privatwirtschaftlichen einig sind und Hand in Hand auf das gemeinsame Ziel hinarbeiten, so mußte dennoch bereits der Wunsch rege werden, besondere Messeräumlichkeiten erstehen zu lassen.

Am Schlusse dieser Ausführungen soll noch auf das Osteuropa-Institut hingewiesen werden, das unter Leitung des bekannten Nationalökonomen Professor Dr. Adolf Weber an der Breslauer Universität erstanden ist. Mit dieser und der technischen Hochschule lose zusammenhängend, erstrebt es dem deutschen Volke eine bessere Kenntnis Osteuropas vermitteln zu helfen, sowohl auf wissenschaftlichem wie wirtschaftlichem und kulturellem Gebiete. Diese Ziele sollen durch Errichtung von Archiven, durch wissenschaftliche Arbeit, Entsendung junger Leute nach den betreffenden slavischen Ländern, Hochschulunterricht und Auskunftserteilung, letztere insbesondere über Rechtsfragen, erreicht werden. Das Institut wird den wirtschaftlichen Zielen Breslaus demnach wesentlich zu Hilfe kommen können.

Wie die Breslauer Messegesellschaft selbst, so ist auch das Osteuropa-Institut, dessen Pforten sich bereits mit dem neuen Studienhalbjahre öffnen werden, auf privatwirtschaftlicher Grundlage errichtet worden. Man hat sich an die Allgemeinheit gewandt und weitgehendes Verständnis gefunden, weil die am Wirtschaftsleben Breslaus interessierten Kreise der schlesischen Provinz klar und deutlich erkannt haben, welche wichtige Rolle ihr in der nahen Zukunft zufallen wird. So wartete man nicht darauf, daß irgendwo eine Quelle fruchtbar wurde, man vertraute nicht auf den vielbelasteten Staat. Man half sich selbst. Und weil eben alle Kreise in diesem Gefühl der eigenen Stärke und jungen Kraft einig sind, darum gebührt Breslau nicht nur der große Erfolg seiner ersten Messe, sondern darum wird ihm auch in der Zukunft der Platz beschieden sein, den in vorbildlicher Einigkeit vorwärtsstrebende, zielbewußte und energische Arbeit tatsächlich verdient.

## Leinsaat- und Flachshandel der Ostseeprovinzen.

Von Grete Dornblüth-Haag.

Der Frieden von Brest-Litowsk hat die russischen Ostseeprovinzen, welche jetzt nach eigener staatlicher Geltung und Stellung streben, nicht nur

vor sehr verwickelte politische, sondern auch vor weltwirtschaftliche Fragen gestellt, die von ungeheurer Tragweite sein müssen. Auf eine dieser wirtschaftlichen Fragen soll hier näher eingegangen werden.

Im östlichen Europa, also in Litauen, Kurland, Livland, besonders in dessen Bezirken Witebsk und Pskow, bis nach Smolensk an die Steppengrenze heran, wird seit mehr als 200 Jahren intensiv Flachs gebaut. Und zwar nicht mit der Absicht, die Faser zu gewinnen, sondern um Saat zu ernten und diese als Ölfrucht oder als Saatgut zu verwerten. Wie hoch die Leinsamenproduktion Rußlands — und als eigentliche Produktionsgebiete kommen nur die Ostseeprovinzen in Frage — zu stellen ist, weist das Year Book des Departement of Agriculture der Vereinigten Staaten von Nordamerika aus. Danach betrug die Welternte in Leinsamen im Jahre 1913 insgesamt etwa 37 Millionen Hektoliter, welche sich, wie folgt, verteilen:

| | |
|---|---|
| Argentinien | 10 940 000 hl |
| Ver. Staaten von Nord-Amerika | 9 927 000 „ |
| Britisch-Indien | 7 004 000 „ |
| Rußland | 6 544 000 „ |
| Rumänien | 750 000 „ |
| Österreich | 407 000 „ |
| Manitoba | 212 000 „ |
| Frankreich | 180 000 „ |
| Niederlande | 132 000 „ |
| Belgien | 100 000 „ |
| Ungarn | 62 000 „ |
| Mexiko | 55 000 „ |
| Schweden | 22 000 „ |
| Kroatien-Slavonien | 9 000 „ |
| Bulgarien | 9 000 „ |

Von dem in Rußland erzeugten Samen dient ein großer Teil der Ölgewinnung. Das Öl selbst, wie auch die beim Pressen erhaltenen und weiter zu Kuchen usw. verarbeiteten Rückstände sind lohnende Ausfuhrartikel; für die deutsche Industrie und die deutsche Landwirtschaft von besonderer Wichtigkeit. Der andere Teil des russischen Leinsamens aber wird als spezielles Saatgut gehandelt. „Rigaer Leinsaat“ hat Qualitätsgeltung auf dem Weltmarkt und kommt nicht nur für Deutschland, sondern vor allem für das flachsbauende Westeuropa, für Holland, Belgien, das nördliche Frankreich, außerdem für einzelne Bezirke Nordenglands und besonders für Irland in Betracht. Dieser Umstand liegt in einer Eigentümlichkeit der Leinpflanze begründet. Vom Flachs gilt mehr wie von jeder anderen Kultur, daß sie sich, von Norden her südlicher verpflanzt, besser entwickelt. In den Flachsbaugebieten Mittel- und West-Europas kann man aber den Anbau nur rentabel gestalten, wenn man lediglich auf die Faserausbeute sieht. Denn die hohe Bodenrente und die hohen Arbeitslöhne, abgesehen vom Arbeitermangel, lassen den Wettbewerb mit dem russischen Anbau auf Samengewinnung nicht zu. Um feine und lange Fasern zu erzielen, ist sorgfältigste Samenwahl von nöten. Keine landwirtschaftliche Kulturpflanze degeneriert aber so schnell wie der Flachs. Wenn ein Landwirt 4—5 Jahre lang selbstgewonnenen Samen immer von neuem wieder auf seinem Grund und Boden ansäen wollte, so würde er nach dieser Zeit die Ursprungspflanze nicht mehr erkennen. Statt des erstmalig geernteten, im Halme gleichmäßigen, nicht verästelten Stengelflachses, hätte er dann harte, grobe und kurze Stiele mit verzweigten Kronen, die auch bei intensivster Bearbeitung in Farbe und Faserqualität ganz minderwertig wären.

Es ist nun eine eigentümliche Erscheinung, daß die für Westeuropa besonders geeigneten Saaten nur in den bestimmten Bezirken der russischen Ostseeprovinzen angebaut werden. Zuverlässige Nachrichten über den Wert des russischen Leins als Saatgut erhalten wir schon aus einem alten Buch von Schwerz[1]): „Man verändert alle Jahre, oder längstens alle zwei Jahre den Samen, den man über Meer bezieht, vermutlich von Riga.“ Und dieser mehr als hundertjährigen Meinung schließen sich bis jetzt die gewiegtesten Flachskenner des In- und Auslandes an. Bei dieser alten Methode hat man in den Ländern des intensiven Flachsbaues allerdings nach und nach erkannt, daß vornehmlich der erste Nachbau nach russischer Saat, la rose, après-tonne, revelaar oder Rosenlein genannt, die höchste und in Qualität beste Faserausbeute liefert. So erklärt sich, daß der Handel mit Leinsaatgut besonders in den baltischen Häfen zu so großer Bedeutung kommen mußte. Auch der deutsche und österreichische Flachsanbauer können schwerlich des russischen Saatgutes ganz entraten, wenn auch der Vollständigkeit halber hier erwähnt sei, daß einzelne deutsche Züchter es tatsächlich auch zu mustergültigem Leinsaatgut gebracht haben. Die Sämereien der Gruschwitz-Textilwerke in Neusalz a. O. und der Flachsbereitungsanstalt Kuchelna der Fürstlich Lichnowskyschen Güterverwaltung in Hilvetihof bei Bolatitz O.-S. reichen aber für den Bedarf natürlich nicht aus.

Der Rigaer Hafen stand vor dem Kriege in bezug auf die Ausfuhrmenge und den weiteren Export an erster Stelle. Dagegen wurde von Pernau aus fast die ganze, im Umkreis erhandelte Säesaat nach Deutschland verfrachtet und gelangte über Stettin und Breslau nach Böhmen, Mähren und weiter hinunter nach der Steiermark und nach Tirol. Die Großhändler, unter denen sich führende Häuser, u. a. A. Sellmer-Riga, Hans Dietrich Schmidt-Pernau, Bett & Co.-Riga-Pernau und H. G. Öhlbaum-Pernau einen Namen gemacht haben, erfaßten den Samen im Lande, stapelten, mischten und reinigten ihn und brachten ihn in besonderer Weise zum Versand. Bei der Eigenart des Produktes konnte sich der Kleinhandel niemals nennenswert am wirklichen Exportgeschäft beteiligen, weil ihn verschiedene, unten besprochene Faktoren zu riskant machen. Namen wie „Pernauer-“ oder „Rigaer-Saat“ sind deshalb nie wörtlich zu nehmen. Kein Großhändler verspricht damit Samen nur eines Bezirkes. Dank besonderer Geschäftspraxis ist er aber wohl in der Lage, nach Keim- und Sortiermaßnahmen sagen zu können, welche angebotene Art er gerade für den Anbau in Holland, in Belgien oder in Deutschland für geeignet hält.

[1]) Schwerz: „Belgische Landwirtschaft“.

Die von Agenten in kleineren Bezirken gesammelten Leinsamenmengen werden von den baltischen Exportfirmen zunächst der Sortierung unterworfen. Dabei gilt das absolute Korngewicht, wie auch die Reinheit und „Seidefreiheit" (nach einem bestimmten Unkraut) der Saatware. In 100 Gewichtsteilen 87 Prozent reiner, gut entwickelter Leinsamen bilden die Basis der üblichen Handelsqualität. Bei der Bewertung spielt ferner die gleichmäßig hellbraune und glänzende Färbung der einzelnen Körnchen eine Rolle. Hat die Saatware viele dunkle oder violett-braun gefärbte Körner, nennt man sie „bunte Saat" und schätzt sie wegen ihrer Neigung zur Schimmelbildung geringer. Die gemengten und sortierten Samen bedürfen aber besonderer Reinigung, was bei russischen Verhältnissen nicht Wunder nehmen kann. Und zwar gilt es nicht nur Erdteilchen und kleine Steine, leere Körner und Spreu zu entfernen, sondern vor allem muß neben der Reinigung ein Verfahren nebenher gehen, welches das schlimmste Unkraut des Flachses, die sogenannten „Wanzen", entfernt. Die Wanzen sind eine lästige Knöterichart, Polygonon lapathifolium, welche in früheren Jahrzehnten auch die beste russische Saat oft wertlos machen konnten. Nach genauester Beobachtung und unzähligen vergeblichen Versuchen gelang es endlich einem Livländer, dem Maschinenfabrikanten C. Leppik in Fellin, einen besonderen Trieur zu konstruieren, der jetzt die fast restlose Abscheidung dieses Unkrautes ermöglicht.

Professor Franz Schindler-Riga gibt die so entfernten Verunreinigungen auf bis zu 33 Prozent des Erstgewichts an. Die gereinigte Saat ruht dann ein Jahr, manchmal auch länger, was durchaus nichts schadet. Man bezeichnet dies Verfahren als „Samenrastung". Es hat zweifellos den Vorteil, die Ware vollkommen austrocknen zu lassen, so daß Reibung feuchter Ware auf dem Transport ausgeschlossen wird, und ferner werden nicht recht keimfähige Samen in der Zwischenzeit ausfallen, und wenn der gerastete Samen vor der Verladung nochmals durch eine Sortiermaschine geschickt wird, ergeben sich in der Regel 3—10 Prozent zu leichter Körner, welche die Keimfähigkeit nicht ohne weiteres verbürgen und abgeschieden werden.

Der so gewonnene Samen stellt die „echte Pernauer- oder Rigaer-Saat" dar und kommt in besonderen Eschenholztonnen, welche auf den Holzplätzen der großen Firmen direkt angefertigt werden, zum Versand. Eine Tonne wiegt rund 260 russische Pfund = 108 kg. Der Leinsaatversand ist ein Sommergeschäft. Von Juli bis September müssen die Saattonnen verladen sein. Die Preise für die Tonne schwankten in den Jahren vor dem Weltkriege nach dem Ausfall der Ernten und nach der Nachfrage. Für erstklassig bearbeiteten Samen bewegten sich die Preise zwischen 30 bis 46 Mark per Tonne. Ausnahmen von dieser Preisstellung erzielte wohl das Comité Linier de France, Sitz Lille, welches als Großkäufer auftrat.

Um einen vollwertigen Samen zur Ölgewinnung oder zu Saatzwecken zu erhalten, muß der Flachs bis zu einem anderen Reifegrade auf dem Felde verbleiben, als wenn man in erster Linie die Faser und nur nebenher noch Samen gewinnen will. Für die Fasergewinnung muß die Flachsernte beginnen, ehe der Lein voll ausgereift ist. Wenn er von unten herauf, also bis etwa zur Hälfte des Stengelschaftes blätterlos geworden ist, die Stengel hellgelb erscheinen und die Samenkapseln eine dunkelgrüne oder bräunliche Farbe angenommen haben, wird er „gerauft". Legt man jedoch wie allgemein in den Ostseeprovinzen üblich, das Hauptgewicht auf den Samen, dann wird der Flachs erst nach der „Totreife" vom Felde genommen. Die Ernte ist dann leichter, die Wurzeln geben beim Raufen eher nach, was als Arbeitsmoment für Frauentagelöhnerei bei russischen Verhältnissen nicht wenig in Betracht kommt. Totreif geernteter Flachs liefert aber nach der üblichen Lufttrocknung in Kapellen zunächst ein brüchiges Stroh. Die Aufschließung des Flachsstrohes, „Röste" genannt, welche in den Ostseeprovinzen nur in den allerprimitivsten Formen der Tau- und Graben-Röste gehandhabt wird, ist außerdem nicht dazu angetan, die Faser in bezug auf Länge und Menge zu schonen. Irgendwelche rationell arbeitende Flachsaufbereitungsanstalten fehlten vor dem Kriege im Baltikum fast ganz, und der hier geerntete Flachs wurde nach dem Entsamen und einfachster Röste ganz roh mit der Hand, mit dem sogenannten Brechholz, bearbeitet und als „russischer Knickflachs" zumeist nach Deutschland verkauft. Unsere Industrie hatte sich mit besonderen Werggarnspindeln auf dieses minderwertige Produkt so eingestellt, daß aus dieser keineswegs hervorragenden Rohware immerhin recht gute Fertigprodukte wurden. Deutschland war vor dem Kriege mit 90 bis 92 Prozent der Hauptabnehmer der in den russischen Ostseeprovinzen erzeugten Flachse, und zwar war der Hauptteil dieses Prozentsatzes stark holzführender Knickflachs, da weiter gereinigter und aufbereiteter Flachs aus Rußland fast nicht ausgeführt wurde. Dieser Umstand ist sehr wesentlich. Es ist, wie wir gesehen haben, bei der eigenartigen Flachsbauwirtschaft in den russischen Ostseeprovinzen nicht anzunehmen, daß sie sich in den nächsten Jahrzehnten nennenswert ändern wird. Für die deutsche Landwirtschaft wird aber ein vermehrter Flachsanbau wegen des Düngermangels, des verminderten Rübenbaues, der Fruchtfolge halber und noch aus einigen anderen Gründen, die hier zu weit führen würden, nach dem Kriege eine ernste Frage sein. Es ergibt sich, daß nur die Erzeugung von Faserflachsen hoher Qualität den deutschen Anbau lohnend machen und für unsere Industrie von Vorteil sein könnten. Da die Aufbereitung des Flachses für feinere und feinste Fasern ziemlich viel Arbeit verlangt, so könnte eingewendet werden, daß dieser Umstand zur Ablehnung des Flachsbaues in Deutschland mit Rücksicht auf den Wettbewerb des Ostens führen müsse. Wo der Arbeitermangel tatsächlich in die Erscheinung tritt, haben wir aber bereits, über ganz Deutschland verteilt, rationell arbeitende künstliche Röst- und Knickverfahren in besonderen Anstalten, welche einen so sauberen, gut spinnbaren

Knickflachs liefern, daß er ohne weiteres in bezug auf die Rentabilität des Anbaus den unreinen und kurzfaserigen russischen Brechflachs aus dem Felde schlägt. Wir sehen aber andererseits wie sehr es einer Förderung des Leinsaat- und Flachshandels der Ostseeprovinzen bedarf, weil diese Förderung nicht nur im eigenen deutschen, sondern auch im weltwirtschaftlichen Interesse liegt.

---

## Die Seidenproduktion im Fernen Osten.

Von Ch. P. Engel-Dresden.

China und Japan sind die bedeutendsten Seideproduzenten der Welt, und sie werden es auch wohl vorläufig bleiben, da sie vor den anderen Ländern nach der folgenden Statistik über die durchschnittliche Produktion in den Jahren 1903 bis 1913 einen gewaltigen Vorsprung besitzen.

Nach einer Aufstellung des Landbauinstituts in Rom wurden in den genannten zehn Jahren an Kokons gewonnen (in Kilogramm) in

| | | | |
|---|---|---|---|
| Japan | 142 612 700 | Österreich | 2 214 000 |
| China | 135 000 000 | Ungarn | 1 766 800 |
| Italien | 46 622 900 | Bulgarien | 1 547 700 |
| Türkei | 16 372 800 | Spanien | 1 281 000 |
| Asiat. Russland | 10 000 000 | Serbien | 277 300 |
| Frankreich | 6 772 900 | Rumänien | 206 700 |

Man kann rechnen, daß in Europa 10 bis 12 kg gute Kokons 1 kg Rohseide ergeben, während in China das Ergebnis zwei- bis dreimal so groß ist. Man könnte demnach leicht die ungefähre Produktion jedes Landes an Seide schätzen, wenn sich nicht ein lebhafter Handel in Kokons im Laufe der Jahre herausgebildet hätte, der eine derartige Berechnung ausschließt.

Die Ziffern, die für die Produktion von Seide (in Tonnen) aufgestellt wurden, und die für das Jahr 1916 nur auf Schätzungen von fachmännischer Seite beruhen, lauten wie folgt:

| Land | durchschnittl. 1903—1913 | 1916 |
|---|---|---|
| Japan (Export) | 12 020 | 12 240 |
| China | 8 510 | 7 050 |
| Italien | 3 540 | 3 580 |
| Türkei und Zentralasien | 1 175 | 695 |
| Rußland | 610 | 130 |
| Balkan und Griechenland | 400 | 225 |
| Frankreich | 350 | 240 |
| Persien (Export) | 210 | 30 |
| Österreich | 150 | 80 |
| Britisch-Indien (Export) | 125 | 120 |
| Ungarn | 123 | 70 |
| Spanien | 82 | 89 |

Die Weltproduktion betrug

| | |
|---|---|
| 1870 | 8 500 Tonnen |
| 1890 | 14 300 „ |
| 1910 | 23 000 „ |
| 1913 | 27 300 „ |
| 1916 | 25 000 „ |

Der durchschnittliche Wert der genannten Mengen kann auf ungefähr 30 bis 40 Mark per kg angenommen werden, so daß die vorgenannten Ziffern ein Zeichen für den Vorausgang der Kaufkraft in Europa und vor allem in Amerika (das der beste Abnehmer ist) in den letzten vierzig Jahren sind. Während Nordamerika im Jahre 1892 nur 5 000 000 amerikanische Pfund Seide einführte, war der Import im Jahre 1916 auf nicht weniger als 32 500 000 amerikanische Pfund gestiegen, die in der Hauptsache aus China und Japan bezogen wurden.

Mit denselben Methoden, die in Europa angewendet wurden, um die Seidenproduktion zu vergrößern und zu einem Quell der Wohlfahrt für die Bevölkerung zu machen, wurden auch in Japan große Erfolge erzielt, die es ermöglichten, daß die Ausfuhr von 2700 Tonnen im Jahre 1892 auf das Vierfache im Jahre 1916 stieg.

Es gibt heute in Japan besondere kaiserliche Institute für die Seidenkultur, die die Bevölkerung unterrichten, es gibt Anstalten für wissenschaftliche Untersuchungen und Feststellungen der besten Methoden für das Züchten der Raupen, die Aufbewahrung der Eier, die Zucht der besten Sorte von Maulbeerbäumen für die Fütterung der Raupen usw. Eine so methodische Arbeit zur Entwicklung der Seidenkultur, wie sie in Japan geübt wird, könnte auch in China zu großen Erfolgen führen, wenn die Regierung sich dazu aufraffen würde, sich der Sache in ernsthafter Weise anzunehmen.

Bisher scheint es der chinesischen Regierung aber an der nötigen Energie gemangelt zu haben, aber was diese nicht fertig brachte, wollen nun amerikanische Interessenten in China versuchen.

Um die Bedeutung der Seidenkultur im fernen Osten vor Augen zu führen, möge hier eine kurze Übersicht über die verschiedenen Vorgänge und Methoden, wie sie sich im Laufe der Zeit herausgebildet haben, folgen.

Die Eier werden auf besonderen Märkten von Züchtern gekauft, die sie in Bruträume von bestimmter Temperatur bringen, wo die kleinen Raupen auskriechen. Diese werden dann auf in Rahmen gespannte Netze gebracht und mit Maulbeerblättern gefüttert (in Japan und China wohl auch mit Blättern einer Zwergeiche). Da die Raupen, die ein Kilogramm Kokons (also ungefähr 100 Gramm Seide) liefern sollen, zehn Kilogramm Maulbeerbaumblätter nötig haben, um ihre richtige Größe zu erhalten, müssen die Arbeitslöhne niedrig sein, wenn sich die Kultur bezahlt machen soll. Nach einem Monat, und nachdem die Raupen mehrere Male auf andere Netze gesetzt wurden, damit sich keine Fäulnis bildet, sind die Raupen vollkommen ausgewachsen, und durch eine große Unruhe zeigen sie an, daß sie sich einen Platz suchen wollen, um sich einzuspinnen. Sie kommen dann in Spinnhütten, in denen Horden aus stark verzweigtem Material aufgestellt sind, auf dem sie sich einspinnen. Die Kokons, die zur Zucht dienen sollen, werden ausgesucht, der Rest wird in einem Backofen getötet und an die Spinner verkauft. In Kokons besteht ein sehr bedeutender Handel. Italien führte beispielsweise vor dem Kriege jährlich etwa 25 000 kg Kokons ein.

In den Spinnereien werden die Kokons in mit heißem Wasser gefüllte Bassins geschüttet, wo-

durch der Seidenleim erweicht, was erforderlich ist, um die Kokons nunmehr abhaspeln (spinnen) zu können. Sie werden mit Bürsten bearbeitet, um die Flockseide zu lösen und die Anfänge zu gewinnen. Nach Vereinigung mehrerer Kokonfäden zu einem Rohseidenfaden werden die Kokons mit besonderen maschinellen Vorrichtungen abgehaspelt. Häufig wird der Faden zugleich mit anderen zusammen abgedreht, wodurch ein viel steiferes und festeres Produkt gewonnen wird. Geschieht dieses „Filieren" nicht zugleich mit dem Haspeln, so muß es doch später besonders vorgenommen werden. Um den Rest zu gewinnen, werden die Kokons weiter einer besonderen Behandlung unterworfen und auf maschinellem Wege erhält man den Seidenabfall, der zu „chappe" versponnen wird.

Die Kokons, die für die Zucht ausgewählt worden sind, läßt man bis zu geeigneter Zeit kühl lagern. Durch Erwärmung auf die richtige Temperatur entwickelt sich der Schmetterling, der schließlich den Kokon durchbeißt und herauskriecht. Direkt danach werden die Schmetterlinge paarweise in tüllene Säcke getan, in denen auch die Eier abgelegt werden. Die Schmetterlinge werden darauf getötet und mikroskopisch untersucht, ob sie nicht etwa an der „Pebrine" erkrankt waren, einer gefährlichen Seuche, die schon einmal die ganze Seidenkultur Europas zu vernichten drohte, bis Pasteur seine Untersuchungsmethode aufstellte, die in Europa und Japan nach Vorschrift der Regierungen genau beobachtet wird.

Die hauptsächlichsten Häfen für die Ausfuhr von Seide aus China sind Schanghai und Kanton. Schanghai führt vor allem Seide aus den Provinzen Kiang-Si und Tsche-Kiang aus, es wird aber auch viel Seide aus weitergelegenen Distrikten über diesen Hafen verschifft. Über Kanton wurden im Jahre 1916 rund 8 Millionen Pfund roher Seide und 688 132 Pfund Kokons, meistens aus Kwang-Tung und Tschung-Tak, ausgeführt. Der letztgenannte Distrikt lebt fast ausschließlich von seiner Seiden- und Maulbeerbaumkultur. Die Maulbeerbäume bringen hier sechs bis sieben Mal im Jahre neues Grün hervor, und ebenso oft ist eine Seidenernte möglich.

Leider wird in Kwang-Tung und Tschung-Tak der Seidenkultur nicht die nötige Sorge zugewandt, wie in Japan und in den europäischen Ländern, weshalb hier häufiger Krankheiten unter den Seidenraupen vorkommen, worunter die Güte der Kokons und auch die Menge der Produktion leidet.

Früher haspelten die Bauern die erhaltenen Kokons selbst ab, wodurch es in ihrem Interesse lag, eine möglichst gute Qualität zu erzielen. Seitdem aber große Dampfspinnereien errichtet wurden, die die Kokons gewichtweise aufkaufen, trachten die Bauern ausschließlich danach, eine möglichst große Produktion ohne Rücksicht auf die Güte zu erreichen, wodurch diese in den letzten Jahren merklich zurückgegangen ist. Da im allgemeinen eine große Konkurrenz zwischen den sieben oder acht großen Dampfspinnereien einerseits und den freien Händlern andererseits besteht, erhalten die Seidenbauern meist für nicht erstklassige Ware immer noch einen guten Preis.

Auch die Spinnereien sind nur primitiv eingerichtet. Die Bassins, in denen die Kokons weichen müssen, um den Anfangsfaden zu erhalten, werden mit Holzkohlenfeuer erwärmt, womit es natürlich nur schwer oder nicht gelingt, das Wasser beständig auf gleicher Temperatur (71 Grad höchstens) zu halten, wodurch die Produktion auch leidet. Auch das Abhaspeln geschieht auf die primitivste Weise.

Die „Silk Association of America" organisierte eine kleine Ausstellung von italienischen und japanischen Seidenprodukten mit einer Demonstrierung der Schwierigkeiten, die die Industrie bei der Bearbeitung der chinesischen Sorten zu bekämpfen bemüht bleiben muß. Diese Ausstellung wurde von dem chinesischen Gesandten in Washington im Jahre 1916 mit nach China genommen. Außerdem ging zu Beginn des vorigen Jahres der Direktor der „U. S. Conditioning and Testing Co." nach Japan und China mit einer Sammlung von Material, um die Mängel der chinesischen Seide vor Augen zu führen. Er nahm auch photographische Aufnahmen von den Arbeitsmethoden in Italien und Japan mit, ebenso Photographien und Beschreibungen der Arbeitsmethoden beim Spinnen und Weben besonders von Seide in Amerika und anderen Ländern.

Was durch diese wohlgemeinte und gut durchgeführte Reklame erreicht werden wird, läßt sich natürlich nicht vorhersagen, wenn man auch wohl annehmen kann, daß sie auf die Chinesen nicht ohne Eindruck bleiben wird, die doch danach streben müssen, einen so guten Kunden, wie Amerika, möglichst zufrieden zu stellen.

Neben der gezüchteten Seide produziert China, besonders in der Mandschurei, eine Art wilder Seide, die den Grundstoff für den chinesischen Pongée und den Tussor bildet.

Diese Seide stammt von wilden Seidenraupen, wovon zweimal im Jahre die Kokons geerntet werden, die von inländischen Aufkäufern erworben werden, die die Kokons abhaspeln lassen und später auch die Tussorseide exportieren.

Der Wert einer Ernte wird auf etwa $2^1/_2$ Million Taels geschätzt, der natürlich durch die Verarbeitung nicht unbedeutend steigt. Bereits jetzt denken amerikanische Interessenten daran, eigene Agenten für den Ankauf der Tussorseide auszusenden. Bleiben die Löhne in Amerika hoch, wird es billiger sein, die Seide direkt aus China zu beziehen, als sie erst in den Vereinigten Staaten herstellen oder in Europa kaufen zu lassen. Das würde aber für Europa wieder zur Folge haben, daß der Artikel bei uns seltener und teurer werden wird, als es vor dem Kriege der Fall war, bis die Einführung einer guten Kulturmethode die Produktion erheblich erhöht. Bis dahin aber wird es in China wohl noch lange Weile haben.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Die Elektrisierung der schweizerischen Eisenbahnen[1]).

Von W. Miller-Luzern.

Die erste elektrische Vollbahn in der Schweiz, die ungefähr 40 Kilometer lange Nebenlinie Burgdorf—Thun, ist im Jahre 1899 dem Betriebe übergeben worden. Seither sind eine ganze Anzahl von Strecken teils auf elektrischen Betrieb umgebaut worden — wie die Seethalbahn —, teils von Anbeginn an — wie die Montreux-Oberlandbahn — mit ihm ausgerüstet worden. Die Linien mit Hauptbahncharakter sind dagegen, soweit sie Bestandteile des Bundesbahnnetzes bilden, beim Dampfbetrieb verblieben; die einzige schweizerische Vollbahn mit Hauptbahncharakter, welche elektrische Zugförderung aufweist, ist die rund 84 Kilometer lange Stammstrecke Scherzligen—Brig der Berner Alpenbahngesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon.

Die leitenden Kreise der Bundesbahnen wollten zuerst die Ergebnisse des elektrischen Betriebes der Lötschbergbahn abwarten, bevor sie an die Elektrisierung der eigenen Linien herantraten; einer raschen Anhandnahme stand auch der Widerstreit der Meinungen über das geeignetste Stromsystem entgegen. Erst vor kurzer Zeit ist die Entscheidung zugunsten des Einphasen-Wechselstroms und gegen den Gleichstrom gefallen, ohne daß freilich die Anhänger des letzteren den Glauben an seine Überlegenheit aufgegeben hätten.

Als die Elektrisierung des Bundesbahnnetzes bereits beschlossene Sache war, wollte man sich zunächst mit derjenigen der ungefähr 109 Kilometer langen Bergstrecke Erstfeld—Bellinzona der Gotthardbahn begnügen, um weitere Erfahrungen für den künftigen Ausbau nutzbar zu machen; die zeitliche Festlegung des letzteren wurde dabei abgelehnt.

Die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse haben diese Absicht völlig umgestoßen. Vor allem gestalteten sich die Kohlenzufuhren und die Kohlenpreise für die schweizerischen Verbraucher im allgemeinen, die Bahnen im besonderen trotz allen deutschen Willens zu freundnachbarlichem Entgegenkommen immer unbefriedigender. Bereits im Februar 1917 sahen sich infolge des bedrohlichen Rückganges der ohnehin bescheidenen Vorräte die Transportanstalten zu weitgehenden Fahrplaneinschränkungen gezwungen, nachdem die Fahrleistungen schon seit Kriegsausbruch wesentlich vermindert worden waren. Am 22. Oktober 1917 folgten weitere Einschränkungen, und auf den 1. März 1918 wurde der vierte eingeschränkte Fahrplan in Geltung gesetzt, der den Schnellzugsverkehr mit alleiniger Ausnahme der stärkstbenutzten Linie Zürich—Bern—Genf vollständig aufhob. Ein fünfter Fahrplan, der überhaupt keine schnellfahrenden Züge mehr kennt und den Sonntagsverkehr auf das äußerste einschränkt, ist bereits ausgearbeitet.

Teils zum Zwecke einer künstlichen Verkehrseindämmung, teils mit der Absicht, ein Gegengewicht zu den ständig in starker Steigerung begriffenen Ausgaben zu schaffen, wurden die Fahrpreise im Personen- wie im Güterverkehr zu wiederholten Malen beträchtlich erhöht; heute betragen sie, roh ineinandergerechnet, ungefähr das Doppelte der Ansätze der Friedenszeit.

Stark beschnittene und verschlechterte Fahrleistungen, Taxerhöhungen um durchschnittlich hundert Prozent, Verminderung der Kohlenvorräte von einer halben Million auf weniger als hunderttausend Tonnen, Steigerung der Kohlenpreise von 28 auf 224 Franken pro Tonne, d. h. auf das Achtfache; allseitige Aussicht auf weitere Verschärfung: das ist das Bild, das sich heute beim Dampfbetrieb der Bundesbahnen darbietet.

Kein Wunder also, wenn sich die leitenden Kreise in Abkehr von ihrer bisherigen Auffassung entschlossen, so rasch als möglich das gesamte Netz der Schweizerischen Bundesbahnen zu elektrisieren. Eine bezügliche Vorlage der Generaldirektion ist dem Verwaltungsrat bereits vorgelegt und von diesem genehmigt worden. Mit ihrer Verwirklichung wird demnächst begonnen werden.

Es ist beabsichtigt, das ganze Bundesbahnnetz, das zurzeit eine Ausdehnung von 2836 Kilometern hat, in 30 Jahren zu elektrisieren; zu diesem Zwecke wird es in drei Gruppen eingeteilt, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet sind und deren Elektrisierung je ein Jahrzehnt beansprucht.

Zu dieser Einteilung gelangte man mit Rücksicht auf die Beschränktheit der verfügbaren technischen und finanziellen Mittel. Was die letzteren anbelangt, ist zu bemerken, daß die völlige Unsicherheit über die künftige Gestaltung der Kohlenpreise, wie übrigens auch über diejenige der Verkehrsmengen, sichere Schlüsse über die (finanzielle) Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes nicht zuläßt; eine gewisse Zurückhaltung schien daher um so mehr geboten, als die Finanzlage der Bundesbahnen, die schon vor dem Kriege keine rosige war, gegenwärtig ziemlich gespannt ist; auch zieht die Elektrisierung eine Reihe von Aufwendungen für bauliche Zwecke nach sich, die wenigstens zum Teil unproduktiver Natur sind und daher eine schwere Belastung für den Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung darstellen. Zudem sind auf voraussichtlich lange Zeit hinaus die Bundesbahnen zur Befriedigung ihres Geldbedarfes auf den inländischen Markt angewiesen, der auch anderweitig — von Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechtes — stark beansprucht wird; der Zinsfuß übersteigt den vorkriegszeitlichen um

[1]) Vgl. die Notizen im Jahrg. 1917, S. 186 und 1918, S. 209.

mindestens ein Prozent. Die jährlichen Aufwendungen der Bundesbahnen für die Durchführung ihres Elektrisierungs- und ihres Bauprogramms sind für das erste Jahrzehnt mit je 90 Millionen Franken, für das zweite und dritte mit je 80 Mill. Franken in Aussicht genommen.

Allein nicht nur Rücksichten finanzieller Natur haben den Elektrisierungsplan der Schweizerischen Bundesbahnen beeinflußt, sondern vor allem auch solche technischer Natur. Es wird sehr schwer halten, trotz guter Entlohnung, ausreichende Arbeitskräfte zu finden; zudem ist das Material, besonders an Rohstoffen, sehr knapp. Kupfer für die Fahrdrahtleitungen ist fast nicht zu bekommen; dasselbe gilt für die großen Eisenmengen, die für Brückenverstärkungen benötigt werden. Elektrische Lokomotiven sind nur in beschränkter Anzahl und mit sehr langen Lieferfristen erhältlich.

Unter diesen Umständen mußte die strengste Wirtschaftlichkeit oberster Grundsatz sein; d. h. es mußte hinsichtlich der zeitlichen Reihenfolge bei im übrigen gleichen Verhältnissen der größte Kohlenverbrauch ausschlaggebend sein. Als weiteres Moment war die Lage der vorhandenen Wasserwerkanlagen und Wasserkräfte mitbestimmend, und endlich lag die Wünschbarkeit der Erstellung eines möglichst zusammenhängenden elektrischen Netzes klar zutage.

Das Programm der Bundesbahnen wird allen diesen Anforderungen weitgehend gerecht. Es sieht vor, daß in der ersten Gruppe sowohl die West-Ost- als auch die Nord-Südverbindung des Durchgangsverkehrs vollständig elektrifiziert werden; nämlich: die Basler Gotthardzufahrt (Basel—Luzern—Chiasso), die Züricher Gotthardzufahrt (Schaffhausen—Zürich—Arth—Goldau [Chiasso]), die Linie Genf—Bern—Zürich—St. Gallen—St. Margrethen; ebenso soll die Simplonlinie (Vallorbe — Lausanne — Iselle) elektrisiert werden, während für die Lötschbergbahn nur die nördliche (deutsche) Zufahrt (Basel—Bern—Thun), nicht aber die für sie wichtigere nordwestliche (französische) Zufahrt (Delle—Biel—Bern) elektrisiert wird. Insgesamt umfaßt die Länge der in der Gruppe I elektrisierten Bundesbahnen 1128 (von 2836) Kilometer, doch überstieg die vorkriegszeitlich gefahrene Zugszahl die Hälfte der überhaupt gefahrenen Zahl von Lokomotivkilometern.

Die Beschränktheit der verfügbaren Mittel erforderte die Versetzung einer Anzahl starkbesetzter Linien, insbesondere von Talbahnen mit günstigen betriebstechnischen Verhältnissen, in die Gruppe II, die insgesamt rund 600 km umfaßt; der Rest von ungefähr 1100 km, der in der Vorlage nicht namentlich aufgeführt wird, bildet die Gruppe III. In unmittelbarer Verbindung mit dem Elektrisierungs- steht ein Bauprogramm, das hauptsächlich die Erstellung zweiter Geleise auf Hauptlinien, sodann aber auch verschiedene große Bahnhofsumbauten — so in Zürich, Basel (Rangierbahnhof), Bern und Genf — umfaßt. Der Gesamtaufwand der Vorlage beziffert sich auf 2,4 Milliarden Franken, übersteigt also das gegenwärtig festgelegte Kapital um ein Bedeutendes. Trotzdem er sich auf 30 Jahre verteilt, ist die Belastung dauernd derart stark, daß in der schweizerischen Tarif- und insbesondere in der Gütertarifpolitik mit ständig hohen Sätzen wird gerechnet werden müssen; auch eine starke Beschneidung der Ausnahmetarife ist sicher. Das um so mehr, als in absehbarer Zeit der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen, der u. a. auch durch die sehr beträchtlichen Teuerungszulagen an das Personal eine starke Belastung erfährt, die Höhe von 200 Mill. Franken erreicht haben wird. Bei vielen Privatbahnen liegen die Verhältnisse noch weit ungünstiger; eine ganze Anzahl von ihnen können nur durch das Zwangsliquidationsgesetz von 1917, das eine fünfjährige Zinsenstundung ermöglicht, über Wasser gehalten werden. Auch hier sind Elektrisierungsbestrebungen im Gange.

Niemand in der Schweiz verkennt, daß die in das Stadium der Ausführung getretene Elektrisierung unserer Eisenbahnen nicht nur Vorteile hat, sondern auch zu nicht zu unterschätzenden Nachteilen führen kann. So ist beispielsweise nicht daran zu zweifeln, daß sich das kohlenliefernde[2]) Ausland unseren Bestrebungen auf Erzielung einer aktiven Handelsbilanz zoll- und handelspolitisch widersetzen wird. Demgegenüber ist aber heute schon zu betonen, daß die Elektrisierungsbestrebungen der Schweizer Bahnen ihre innerste Ursache im Vorhandensein genügender Wasserkräfte für ihre Verwirklichung haben. Das wird man gerade in Deutschland begreifen, das heute wie kein zweiter Staat der Erde zum Leben auf sich selbst angewiesen ist.

[2]) Anm. der Schriftleitung: Die Wichtigkeit der industriellen Verwertung der Kohlen wächst derart, daß ihre Verwendung für Verkehrszwecke mehr und mehr zurücktreten muß. Die Kohlen bilden für Deutschland ein so wertvolles Nationalgut der Zukunft, daß ein Interesse an der dauernden Aufrechterhaltung oder gar Steigerung ihrer Ausfuhr lediglich als unbearbeiteter Rohstoff nicht besteht.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Wirtschafts-Statistik von Anfang August bis Mitte September 1918.

### Banksätze.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin | 5 % | Rom | 5 % |
| London | 5 „ | Madrid | 4 „ |
| Paris | 5 „ | Kopenhagen | 5 „ |
| Wien | 5 „ | Stockholm | 7 „ |
| Petersburg | 6 „ | Schweiz | 4½ „ |
| Amsterdam | 4½ „ | Norwegen | 6 „ |
| Bukarest | 5 „ | Brüssel | 6 „ |

## Ausweise der Zentralbanken.

**Deutsche Reichsbank.** (In Millionen Mark.)

| | 15. Aug. | 23. Aug. | 31. Aug. | 7. Sept. | 15. Sept. |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . . | 2 347 | 2 348 | 2 348 | 2 348 | 2 348 |
| Silberbestand . . | 120 | 119 | 119 | 118 | 118 |
| Wechsel . . . . | 15 967 | 15 958 | 17 674 | 16 999 | 17 485 |
| Lombard . . . . | 11 | 6 | 6 | 6 | 8 |
| Tägl. fäll. Verbindlichkeiten . | 8 123 | 8 154 | 9 432 | 8 702 | 8 923 |
| Notenumlauf . . | 12 929 | 13 111 | 13 639 | 13 804 | 14 044 |

**Bank von England.** (In Millionen Pfund Sterling.)

| | 22. Aug. | 29. Aug. | 5. Sept. | 12. Sept. |
|---|---|---|---|---|
| Barvorrat . . . | 68.66 | 69.45 | 69.93 | 70.70 |
| Wechsel . . . | 98.95 | 99.25 | 98.88 | 98.39 |
| Guthaben Privater . . . . | 135.99 | 136.11 | 131.72 | 138.92 |
| Guthaben des Staates . . . | 33.69 | 34.91 | 37.01 | 36.12 |
| Notenumlauf . | 56.74 | 57.61 | 58.59 | 59.05 |
| Verhältnis der Reserven zu den Passiven . . . | 17.90% | 17.76% | 17.65% | 17.20% |

**Bank von Frankreich.** (In Millionen Franken.)

| | 22. Aug. | 29. Aug. | 5. Sept. | 12. Sept. |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand Inland . . | 3 397 | 3 398 | 3 399 | 3 399 |
| Goldbestand Ausland . . | 2 037 | 2 037 | 2 037 | 2 037 |
| Silberbestand. | 319 | 320 | 320 | 319 |
| Wechsel . . . | 1 953 | 1 967 | 2 055 | 1 873 |
| Guthaben des Staates . . | 162 | 295 | 328 | 354 |
| Privatguthaben | 3 715 | 3 477 | 3 277 | 3 089 |
| Notenumlauf . | 29 423 | 29 433 | 29 727 | 27 763 |
| Staatsvorschuß | 19 350 | 19 350 | 18 314 | 18 200 |
| Vorschuß an d. Verbündeten | 3 458 | 3 463 | 3 463 | 3 468 |

**Russische Staatsbank.**

Veröffentlicht keine Ausweise mehr.

**Schweizerische Nationalbank.** (In Millionen Franken.)

| | 7. Aug. | 15. Aug. | 23. Aug. | 31. Aug. |
|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . . . . | 385 | 384 | 384 | 384 |
| Silberbestand . . . . | 53 | 53 | 53 | 51 |
| Notenumlauf . . . . | 702 | 693 | 705 | 762 |
| Wechsel . . . . . | 281 | 257 | 293 | 347 |
| Lombard . . . . . | 62 | 44 | 38 | 32 |
| Giroguthaben . . . . | 125 | 99 | 111 | 130 |

**Niederländische Bank.** (In Millionen Gulden.)

| | 6. Aug. | 10. Aug. | 17. Aug. | 24. Aug. | 31. Aug. |
|---|---|---|---|---|---|
| Goldbestand . | 713 | 706 | 706 | 707 | 709 |
| Silberbestand . | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 |
| Wechsel . . . | 51 | 61 | 64 | 72 | 75 |
| Lombard . . | 101 | 101 | 101 | 100 | 104 |
| Notenumlauf . | 927 | 919 | 922 | 922 | 946 |
| Giroguthaben | 51 | 54 | 59 | 69 | 43 |

**Neue belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Génér. de Belgique).** (In Millionen Franken.)

| | 14. Aug. | 22. Aug. | 2. Sept. | 5. Sept. | 12. Sept. |
|---|---|---|---|---|---|
| Metallbestand u. deutsches Geld | 108 | 105 | 106 | 108 | 168 |
| Guthaben im Ausland . . . | 961 | 961 | 961 | 961 | 962 |
| Darlehen gegen Schatzscheinen belgischer Provinzen . . . | 480 | 480 | 480 | 480 | 480 |
| Diverse Darlehen . . . . | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Darlehen gegen Guthaben im Ausland . . . | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 |
| Wechsel . . . | 93 | 92 | 95 | 98 | 100 |
| Notenumlauf. . | 1415 | 1408 | 1405 | 1405 | 1446 |
| Giroguthaben . | 321 | 328 | 334 | 330 | 357 |

### Außenhandel Englands.

| Juni | 1918 | 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr . . . . | 109 192 072 £ | 90 124 819 £ |
| „ „ Ausfuhr . . . . | 43 644 398 £ | 49 833 635 £ |
| „ „ Wiederausfuhr . | — | — |

| August | 1918 | 1917 |
|---|---|---|
| Wert der Einfuhr . . . . | 110 235 141 £ | 100 557 618 £ |
| „ „ Ausfuhr . . . . | 43 522 237 „ | 37 240 859 „ |
| „ „ Wiederausfuhr . . | 2 277 335 „ | 4 533 742 „ |

## Amtliche Devisenkurse am 2. Sept. 1918.

### Berlin.

| | Geld | Brief |
|---|---|---|
| Holland 100 fl. . . . . | 309 | 309½ |
| Dänemark 100 Kr. . . . . | 188 | 188½ |
| Schweden 100 Kr. . . . . | 212¼ | 212¾ |
| Norwegen 100 Kr. . . . . | 188¼ | 188¾ |
| Helsingfors 100 Kr. . . . . | 76¼ | 76¾ |
| Schweiz 100 Fr. . . . . | 146¾ | 147 |
| Wien / Budapest 100 K. . . . . | 58,70 | 58,80 |
| Bulgarien 100 Leva . . . . . | 79 | 79½ |
| Konstantinopel . . . . . | 20,30 | 20,30 |
| Madrid. u Barcelona . . . . . | 128 | 129 |

### Wien.

| | |
|---|---|
| Berlin . . . . . | 170,05 / 170,85 |
| Amsterdam . . . . . | 526,25 / 527,25 |
| Zürich . . . . . | 250,50 / 251,50 |
| Kopenhagen . . . . . | 320,50 / 321,50 |
| Stockholm . . . . . | 361,50 / 362,75 |
| Kristiania . . . . . | 321 / 322 |
| Konstantinopel . . . . . | 35 / 35,75 |
| Marknoten . . . . . | 170,05 / 170,45 |

### Paris.

| | |
|---|---|
| London . . . . . | 26,10 |
| New York . . . . . | 547,00 |
| Schweiz . . . . . | 124,75 |
| Spanien . . . . . | 128,50 |
| Portugal . . . . . | — |
| Holland . . . . . | 271,50 |
| Rußland . . . . . | — |
| Dänemark . . . . . | 163,00 |
| Norwegen . . . . . | 164,00 |
| Schweden . . . . . | 180,25 |
| Italien . . . . . | 80,75 |

### Zürich.

| | |
|---|---|
| Berlin . . . . . | 68,60 |
| Wien . . . . . | 38,00 |
| Holland . . . . . | 218,75 |
| New York . . . . | 4,31 |
| London . . . . . | 20,55 |
| Paris . . . . . | 78,75 |
| Italien . . . . . | 60,00 |
| Kopenhagen . . . | 131,00 |
| Stockholm . . . . | 148,00 |
| Kristiania . . . . . | 132,00 |
| Petersburg . . . . | 55,00 |
| Madrid . . . . . | 101,50 |
| Buenos Aires . . . | 191,00 |

### London.

| | |
|---|---|
| Privatdiskont . . . . . | 3 17/32 |
| Silber . . . . . | 49½* |
| Wechsel auf Amsterdam kurz . . . . . | 9,51½ |
| „ auf Paris 3 Monate . . . . . | 26,58 |
| „ auf Paris kurz . . . . . | 26,15 |

*) Höchstpreis.

**Amsterdam.**

| | |
|---|---|
| Wechsel auf Berlin | 30,97½ |
| „ „ Wien | 16,80 |
| „ „ Schweiz | 45,67½ |
| „ „ Kopenhagen | 60,50 |
| „ „ Stockholm | 67,40 |
| „ „ New York | 199½ |
| „ „ London | 9,49½ |
| „ „ Paris | 36,75 |

**Kopenhagen.**

| | |
|---|---|
| Berlin | 51,50 |
| Amsterdam | 165,00 |
| London | 15,55 |
| Paris | 60,25 |

**Stockholm.**

| | |
|---|---|
| Berlin | 46,50 |
| Amsterdam | 149,00 |
| Schweizer. Plätze | 68,50 |
| London | 14,10 |
| Paris | 54,50 |

**New York.**

| | |
|---|---|
| Geld-Darlehen 24 Stunden | 5¾ |
| Geld-Zinsr. f. letzt. Darl. d. Tag. | 6 |
| Wechsel auf London 60 Tage Sicht | 4,7275 |
| „ „ „ Cable Transl. | 4,7660 |
| „ „ Paris auf Sicht | 5,7430 |
| Silber per Unze | 101⅛ |

# Handel und Wirtschaft.

## Allgemeines.

Nachdem Frankreich vor einigen Monaten seine Zugehörigkeit zur Brüsseler Zuckerkonvention gekündigt hat, ist nun England diesem Schritte gefolgt, um sich in Zukunft die Freiheit seiner Zuckerpolitik zu sichern. Auch Amerika hat in der Richtung Schritte getan. Um aus Batavia Zucker zu erhalten, sollen Schiffahrtsabkommen getroffen werden. Für die europäischen Zucker für den Export produzierenden Länder: Deutschland, Österreich-Ungarn und Ukraine darf ein Zusammenschluß erwartet werden.

Dem „Board of Trade“ zufolge wird die Weltproduktion an Seide im Jahre 1917 im Vergleich zu den feststehenden Zahlen für 1916 geschätzt auf:

| | 1b. 1916 | 1b. 1917 |
|---|---|---|
| Europa | 8 959 000 | 7 139 000 |
| Zentralasien | 2 288 000 | 2 288 000 |
| Ostasien | 48 428 600 | 49 533 000 |
| | 59 675 600 | 58 960 000 |

## I. Europa.

**Deutschland.** Im ersten Halbjahr 1918 belief sich die Zunahme der Spareinlagen bei den gesamten deutschen Sparkassen ohne die Abschreibungen auf die Kriegsanleihe auf 3650 Millionen Mark gegen 1860 und 1575 Millionen Mark in den beiden Vorjahren. Die Zunahme für Juli wird auf mindestens 650 Millionen Mark geschätzt.

Das Kohlen- und Mineralöllieferungsabkommen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn, das Ende September abläuft, ist um einen Monat verlängert worden.

Der Handelsminister hat die Genehmigung zur Erhöhung der niederschlesischen Kohlenpreise ab 1. September erteilt. — Die oberschlesische Kohlenkonvention hat ebenfalls eine Heraufsetzung der Preise geplant. — Für Qualitätsroheisen (Guß-, Stahl- und Spiegeleisen) hat die Regierung eine Preiserhöhung von 30 Mark pro t genehmigt. Eine allgemeine Erhöhung der Eisenpreise findet nicht statt. Über eine Preiserhöhung für Luxemburger Eisen wird noch verhandelt.

**Österreich-Ungarn.** Die Ausgabe der 9. Kriegsanleihe steht bevor. Im Reichsgesetzblatt wird eine Verordnung des Finanzministers bekannt gegeben, wonach die Erhöhung des Grundkapitals von Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und des Stammkapitals bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Österreich an die staatliche Genehmigung gebunden wird.

Für Ungarn ist eine ähnliche Verordnung in Kraft getreten.

Die 8. ungarische Kriegsanleihe hat 3860 Mill. Kronen ergeben.

**Frankreich.** Die Kriegsausgaben bis Ende 1918 werden auf 147 Milliarden Frcs. geschätzt. Die für den Staatshaushalt 1918 vorgesehenen 8 Milliarden Frcs. sind in diese Zahlen nicht eingerechnet.

Die Compagnie Nationale de Matières Colorantes et de Produits Chimiques, die während des Krieges mit Unterstützung der Regierung gegründet worden ist, ist mit dem Bau einer großen Fabrik beschäftigt, in der künstlicher Indigo in großen Mengen produziert werden soll. Bis jetzt hat ein kleiner Betrieb 10 000 kg produziert. Mit der British Dyes und italienischen Unternehmungen ist ein Zusammenarbeiten geplant. Für die Zeit nach dem Kriege sind mit anderen französischen Fabriken Übereinkommen geschlossen worden, die eine Kontingentierung in der Weise bezwecken, daß jede Fabrik nur bestimmte Mengen bestimmter Fabrikate herstellen soll, um die Konkurrenz im Innern zu vermindern. Eine Ausbreitung der französischen chemischen Industrie soll in der Weise gefördert werden, daß der Staat nach dem Kriege einige seiner Munitionsfabriken dem Namen nach an die Compagnie Nationale übergeben und sie zu chemischen Fabriken umbauen lassen wird.

**England.** Über den Rückgang der englischen Blechindustrie unterrichten nachstehende Angaben, die neben den amerikanischen Zahlen beweisen, wieviel der englischen Ausfuhr an Amerika verloren ging:

| | Ausfuhr in t | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
| England | 494 179 | 435 352 | 368 602 | 321 654 | 177 248 |
| Amerika | 57 812 | 49 548 | 154 651 | 227 931 | 233 303 |

**Holland.** Durch den neuen China-Kontrakt, der bis 31. Dezember 1923 läuft, hat sich Holland das Weltmonopol für Chinin gesichert. Die Preise für Chinarinde, deren Produktion Holland in Java zu 95% in Händen hat, werden in Amsterdam festgesetzt. Pharmazeutische Rinden fallen soweit unter die Abmachungen, als die Preise auch in Amsterdam bestimmt werden, doch kann der Verkauf auch in Java unter der Hand stattfinden statt in Amsterdam durch öffentliche Versteigerung. Das neue China-Bureau schließt jede ausländische Beteiligung aus.

Im Limburger Kohlenbecken ist in der Zeit von Anfang Juli bis 21. August die Kohlenförderung im Vergleich mit dem Vorjahr um 80 000 t zurückgeblieben. Als Grund wird Unterernährung und Krankheit der Arbeiter angegeben.

**Schweden.** Die Staatsschuld ist im Jahre 1917 von 935 542 684 Kronen auf 1 008 915 084 Kronen angewachsen. Von den Staatsschuldverschreibungen (rund 998 Millionen Kronen) wurden im Laufe des Jahres nur 4 846 456,44 Kr. getilgt, die Zinssätze sind zum großen Teil so niedrig, daß für den Staat kein Anlaß vorliegt, die Tilgung zu beschleunigen. Von der Staatsschuld waren bei Jahresschluß 14,4%, gleich etwa 145 Millionen Kronen, in das Staatsschuldbuch eingetragen.

**Norwegen.** Zwecks Ausbeutung der Eisenminen von Narwik wurde ein Gesetzentwurf eingebracht, der vorläufig eine Konzession für 6 Jahre (die auf 40 Jahre verlängert werden kann) an eine norwegische Gesellschaft vorsieht. Man rechnet mit einer jährlichen Produktion von 125 000 t bei einer Arbeiterzahl von 900.

Die Regierung wurde zur Ausgabe einer Anleihe von 250 Millionen Kronen ermächtigt. Die Anleihe dient zur Ablösung der dem Staate von den Banken für Lebensmittelankäufe gewährten Vorschüsse.

In Christiania ist der Plan zur Errichtung der ersten norwegischen Kabel- und Gummiwarenfabrik zur Ausführung fertig. Die Kosten für das Unternehmen stellen sich auf 1,5 Millionen Kronen. Die Einfuhr Norwegens an genannten Artikeln stellte sich 1913 auf 6 Mill. Kronen.

**Spanien.** Die Ausgabe einer inneren Anleihe von 5 Milliarden Pesetas steht bevor, deren erster Teil noch im Herbst begeben werden soll. Die Anleihe ist bestimmt zur Konsolidierung der inneren Schuld, für Militärreformen, Anlagen von Eisenbahnen, Landstraßen und Kanälen.

In Spanien ist ein Kaligesetz verabschiedet worden, das die Preise für einheimischen Bedarf und für die Ausfuhr regelt, die Ausfuhrmengen festsetzt, Abgaben an den Staat vorsieht. Die ersten ausgebeuteten Lager gehören der belgischen Firma Solvay, an einem anderen noch nicht ausgebeuteten Lager ist deutsches Kapital interessiert.

Die spanische Industrie hat weitere Neugründungen zu melden: Mit einem Kapital von 20 Millionen Pesetas wurde unter Beteiligung von Creusot und der Rio Tinto Gesellschaft eine „Gesellschaft zum Bau elektromechanischer Maschinen" gegründet. „De Hispana" mit 25 Millionen Pesetas Kapital soll Flugzeuge bauen, sowie Lieferung von Geschützen und Munition aufnehmen. Die Erze für diese Gesellschaft sollen in Marokko beschafft werden. — In Sagonta wurde mit 100 Millionen Pesetas Kapital eine Gesellschaft zum Bau von Hochöfen und elektrischen Öfen gegründet. Mit 5,6 Millionen Pesetas Kapital wurde eine Gesellschaft gegründet, die Superphosphat und andere künstliche Düngemittel produzieren soll.

**Finnland.** Der Börsenumsatz in Helsingfors im Mai d. Js. bezifferte sich auf 2,6 Millionen f. M., der Juni brachte eine ganz bedeutende Steigerung auf 16,77 Mill. f. M. Während dieser beiden Monate handelte es sich hauptsächlich um Abgaben seitens der Privatkapitalisten, die der politischen und wirtschaftlichen Zukunft nicht trauten. Anfang Juli trat ein deutlicher Tendenzumschwung in Erscheinung. Unter steigenden Kursen begann eine Mehrung der Kaufaufträge. Der gesamte Börsenumsatz während dieses Juli-Monats bezifferte sich auf 98,63 Mill. f. M.

**Rußland.** Die Zuckererzeugung des ehemaligen Rußland für das laufende Betriebsjahr 1917/18 wird auf rund 20½ Millionen Zentner (in Rohzuckerwert ausgedrückt) gegen 26½ bzw. 33 und 38¾ Millionen Zentner in den 3 vorangegangenen Betriebsjahren berechnet. Während des Krieges ergibt sich also von Jahr zu Jahr ein ziemlich gleichbleibender Rückgang bis auf fast die Hälfte der Erzeugung des letzten Friedensjahres.

In der gesetzgebenden Sektion des russischen Justizkommissariats ist das Dekret über die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems eingebracht worden. Als äußerste Frist für die Einführung des Metermaßes wird der 21. August 1921 festgesetzt.

Die Frage des Warenaustausches mit der Ukraine ist in die Wege geleitet worden. Die Ukraine bietet Rußland 2 Millionen Pud (32 Millionen kg) Kohle, 2 Millionen Pud Koks, 750 000 Pud Gußeisen, 100 000 Pud Eisenbahnschienen, 10 000 Pud Schienenbefestigungen an. Von russischer Seite wurden der Ukraine angeboten: 100 000 Pud Papier, 100 000 Pud Petroleum, 30 000 Pud Zement, elektrisches Zubehör für 1 Million Rubel, Wäsche und Kleider für je 1 Million Rubel, sowie 200 Waggons Holz.

**Italien.** Im Fiskaljahr 1917/18 betrugen die Schatzausgaben 26,2 Milliarden Lire gegen 18,1 Milliarden Lire im Vorjahre. Hiervon waren Ausgaben für den Krieg, Marine und Munition 18 Milliarden gegen 13,8 Milliarden im Vorjahr.

Das italienische Schatzamt hatte bis Ende April in England 7217 Millionen Lire Schatzscheine begeben und 2590 Millionen Lire amerikanische Kredite erhalten.

**Schweiz.** Das Berner politische Departement hat eine Zusammenstellung der Schweizer Interessen in Rußland eingefordert.

Die Ausgabe der 9. Mobilisationsanleihe von 100 Millionen Frcs., Ausgabekurs 99½, steht bevor.

**Bulgarien.** Der Warenaustausch mit Rußland soll wieder aufgenommen werden. Der bulgarische Gesandte überreichte eine Liste der bulgarischen Landesprodukte, welche unverzüglich nach Rußland über Österreich-Ungarn eingeführt werden können. Die wichtigsten Produkte sind billiger Tabak und getrocknete Rosinen als Zuckerersatz.

**Griechenland.** Die internationale Finanzkommission hat jetzt über ihre Tätigkeit im Jahre 1917 Bericht erstattet. Die Einnahmen beliefen sich auf 66 342 115 Drachmen. Trotz der bedeutend zurückgegangenen Einnahmen betont die Kommission befriedigend gearbeitet zu haben, auch sollen die Zinsen, die an die Inhaber verschiedener älterer Anleihen gezahlt wurden, höher gewesen sein, als im Vorjahr. Der Kursgewinn in Höhe von 3 884 490 Drachmen wurde zur Hälfte zur Erhöhung der Zinsen, zur Hälfte zu verstärkter Amortisation gebraucht. Die Stempelsteuer, Salz- und Naxosschmirgelsteuer haben erhöhte Zahlen ergeben.

## II. Asien.

**Japan.** In den diesjährigen Ausfuhrziffern ist zum ersten Male seit langer Zeit ein Rückgang zu verzeichnen, der auf den Ausfall Rußlands als Absatzgebiet zurückzuführen ist. Im Januar und April mußte zum ersten Male seit Mitte 1915 ein Einfuhrüberschuß gebucht werden. Da Amerika durch Einfuhrverbote ebenfalls ein großes Hemmnis für Japan bedeutet, hat Japan sein Hauptaugenmerk auf Südamerika, Britisch-, Französisch- und Niederländisch-Indien sowie Kanada und China gerichtet. (Für die wirtschaftlichen Absichten in China siehe die Notiz unter Japan in der letzten Nummer.)

Seit Januar hat die Regierung an China gegen Faustpfänder 20 Millionen Yen monatlich geliehen.

Über die im nördlichen Korea entdeckten Eisenerzvorkommen, deren Mächtigkeit auf 200 Millionen t geschätzt wird, hat sich die Mitsubishi-Gesellschaft die Kontrolle gesichert. Im genannten Gebiete ist eine Eisenbahn im Bau, mit deren Fertigstellung der Abbau eine wesentliche Erleichterung erfährt.

Die japanische Regierung hat ein Laboratorium errichtet, in dem Proben für die Herstellung von Stickstoff aus der Luft gemacht werden sollen.

Die Regierung plant den Anbau von Baumwolle in Süd-Korea und auf Formosa. Sie hofft, mit der Zeit 60% ihres Bedarfes von 2 Millionen Ballen Rohbaumwolle, die bisher aus Indien, Amerika, China und Ägypten bezogen wurden, decken zu können.

China. Die Goldwährung wurde seitens der Regierung angenommen auf der Grundlage des Goldtaels mit 31 956 pence.

Ein Erlaß verbietet die Ausfuhr von Silber und Kupfer.

Zwischen dem chinesischen Marineministerium und der dänischen Firma Larsen & Co. wurde ein Abkommen getroffen, das für die Dauer von 30 Jahren die Gewährung eines Darlehns von 10 Millionen Kronen zwecks Errichtung von drahtlosen Stationen vorsieht. Während dieser Zeitdauer behält sich die dänische Firma neben den chinesischen Behörden die Aufsicht über die Stationen vor.

Brit.-Indien. Bezüglich der Ausfuhr Indiens im vergangenen Jahre, die der Kriegführung der Entente zugute gekommen ist, werden jetzt folgende Zahlen veröffentlicht:

| | |
|---|---|
| Wolle . . . . . | 2 250 000 £, |
| Jute . . . . . | 31 000 000 £, |
| Tee . . . . . | 200 000 000 Pfund, |
| Weizen . . . . . | 1 383 000 Tonnen. |

Der Gesamtnettogewinn der indischen Jutefabriken (nach Abzug der Kriegsgewinnsteuer) stellte sich in den letzten Jahren wie folgt:

| 1914 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| 823 000 £ | 4 689 000 £ | 6 155 000 £ |

Niederl.-Indien. Nach Untersuchung durch Reichsingenieure wurde festgestellt, daß die Eisenerzlager auf Celebes eine Gesellschaft mit einem Kapital von 30 Millionen Gulden zu ihrer Ausbeutung erfordern dürften; die Gesellschaft könne mit einem jährlichen Gewinn von 10 Millionen Gulden rechnen.

## III. Afrika.

Algier. In der Nähe von La Calle und Jemmapes sind große Kaolinlager entdeckt worden. 2 Porzellanfabriken sind im Bau.

Ägypten. Außer der gesamten diesjährigen Baumwollernte sind sämtliche Maschinen für Pressung und Packung der Baumwolle beschlagnahmt worden.

Für 1919 bleibt die Anbaufläche für Baumwolle auf ein Drittel der Normalanbaufläche beschränkt.

Die Petroleumindustrie hat während des Krieges sehr große Fortschritte gemacht. Bei Ausbruch des Krieges war nur die Anglo-Egyptian Oilfields Ltd. im Betrieb. 1914 wurde in Hurghada ein Feld entdeckt, das sich als sehr ergiebig erwies. Von da ab sind ständige Fortschritte zu verzeichnen, so daß die Suez-Raffinerie ihren Betrieb erweiterte und in der Folge die meisten Fabriken von der Kohlen- zur Ölfeuerung übergehen konnten. Es ist zu erwarten, daß die Eisenbahnen diesem Beispiel folgen werden. Den Aussichten der Petroleumindustrie nach zu schließen, ist anzunehmen, daß das Petroleum das Land von der Einfuhr ausländischer Kohle (vor dem Kriege 1½ Millionen t aus England) unabhängig machen wird. Die Produktionsziffern für 1917 stellen sich auf 134 500 t, während das erste Halbjahr 1918 schon 136 000 t aufweist. — Die Regierung ist an den Gewinnen der Gesellschaften beteiligt und hat auch das Recht zur Kontrolle der Preise.

## IV. Nord-Amerika.

Vereinigte Staaten. Die inländischen Einkommensteuern haben in dem am 30. Juni abgelaufenen Fiskaljahr 3 694 703 000 $ ergeben gegen nur 809 383 000 $ im vorangehenden Jahre.

Der amerikanische Stahltrust errichtet auf Neville Island am Ohio für Staatszwecke die größte Geschütz- und Munitionsfabrik der Welt, die 50 Millionen $ kosten soll.

Eine New Yorker Gesellschaft beabsichtigt die Errichtung einer großen Fabrikanlage zur Herstellung von Kali aus Zementstaub. Nach Schätzungen des Ackerbaudepartements gehen jährlich aus 113 Zementöfen im Lande 87 000 t Kali verloren, die nutzbar gemacht werden könnten zu einem Drittel des vor dem Kriege herrschenden Preises. — „Wallstreet Journal“ steht als eines der wenigen amerikanischen Blätter den Meldungen bezüglich Kalibeschaffung skeptisch gegenüber und ist der Ansicht, daß sowohl das aus Zementstaub wie das aus den Salzen der westlichen Seen gewonnene Kali weder an Güte noch an Menge mit dem deutschen konkurrieren können. Die kaliproduzierenden Industrien rechnen auf den Schutzzoll.

Die Produktion von Manganeisen, die vor dem Kriege relativ gering war, hat in den letzten Jahren eine starke Entwicklung erfahren bei gleichzeitiger verstärkter Einfuhr von Manganerzen und bis auf die Hälfte reduzierter Einfuhr von Manganeisen:

| | Einfuhr von Manganerz | Einfuhr von Manganeisen | Produktion von Manganeisen |
|---|---|---|---|
| 1912 . . . | 309 461 t | 99 137 t | 125 378 t |
| 1913 . . . | 345 090 „ | 128 070 „ | 119 495 „ |
| 1914 . . . | 283 294 „ | 82 997 „ | 106 083 „ |
| 1915 . . . | 313 985 „ | 55 263 „ | 149 521 „ |
| 1916 . . . | 576 321 „ | 90 928 „ | 221 532 „ |
| 1917 . . . | 629 972 „ | 45 381 „ | 286 000 „ |

Nahe dem Sour Lake in Texas ist man bei Bohrungen auf mehrere bedeutende Petroleumquellen gestoßen.

Am Baumwollmarkt erwartet man Festsetzung amtlicher Höchstpreise.

Kanada. Über die Ausfuhr von Lebensmitteln und Kriegsgerät von August 1914 bis August 1918 unterrichtet nachstehende Statistik:

| Periode | Nahrungsmittel Dollar | Kriegsgeräte Dollar |
|---|---|---|
| 1914—1915 . . . | 187 011 300 | 32 819 200 |
| 1915—1916 . . . | 332 455 900 | 149 463 600 |
| 1916—1917 . . . | 482 619 400 | 383 442 200 |
| 1917—1918 . . . | 624 858 700 | 438 904 400 |
| | 1 626 945 300 | 1 004 629 400 |

In Dover-township (Ontario) haben Bohrungen nach Erdöl gute Resultate gezeitigt.

Nördlich von Naple Creek in Saskatchevan sind Kali- und Natriumlager entdeckt worden, die viele Millionen Tonnen fassen sollen.

## V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Die Schätzung der fremden in Argentinien angelegten Kapitalien gibt folgende Ziffern:

| | Goldpesos |
|---|---|
| Staats- und andere öffentliche Anleihen . | 657 303 460 |
| Eisenbahnen . . . . . | 1 344 326 465 |
| Banken . . . . . | 51 891 022 |
| Hafeneinrichtungen . . . . . | 22 163 909 |
| Trambahnen . . . . . | 109 496 149 |
| Kühlhäuser . . . . . | 40 916 439 |
| Gas-, Elektrizitäts- u. Wasserversorgung | 78 373 018 |
| Landbau . . . . . | 79 681 618 |
| Hypotheken . . . . . | 500 015 962 |
| Versicherungen . . . . . | 3 886 464 |
| Industriegesellschaften . . . . . | 507 760 000 |
| Telephon- und Radiotelegraphie . . . . . | 21 340 000 |
| Handelsunternehmungen . . . . . | 465 169 244 |
| ingesamt: | 3 882 323 750 |

Die argentinische Fleischausfuhr stellte sich in den Kriegsjahren im Vergleich mit dem letzten Friedensjahr wie folgt:

in Goldpesos:

| 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|---|
| 76 373 504 | 91 009 752 | 97 623 275 | 129 277 603 | 137 085 392 |

Die Zahlen geben wegen der Preissteigerung nur ein relatives Bild. Die Zahlen für die Menge liegen nur für 1910 und 1917 vor mit 362 385 t resp. 569 212 t.

Chile. Man hat mit der Ausbeutung der bei Quetalmahue, Provinz Chiloé, entdeckten Steinkohlenlager begonnen. Die Kohle soll sich zu Bunkerzwecken vorzüglich eignen.

Brasilien. Bezüglich der Errichtung von Schiffswerften und Maschinenfabriken in verschiedenen Plätzen werden Vorschläge von Engländern und Amerikanern gemacht. Die Baukosten sollen durch kurzfristige Obligationen gedeckt werden. Der Betrieb der Unternehmungen soll, wie es heißt, brasilianisch sein.

Die notleidend gewesenen Verpflichtungen der Regierung von 37 000 Kontos Gold und 312 000 Kontos Papier sind durch Ausgabe einer neuen Anleihe und durch Goldwechsel in London gedeckt worden.

Die Banco do Brasil wurde mit der Regulierung der Wechselkurse betraut.

Peru. Die Kohlenschätze werden nach einer neuen Statistik des Board of Trade auf 6,25 Milliarden metrische Tonnen berechnet. Davon sind 73% Lignit, 20% Anthrazit, 7% Bituminös, Semibituminös und Semianthrazit.

Venezuela. Die Versuche im Baumwollanbau haben bis zu 3000 Fuß Höhe besonders in der mexikanischen Tuxtla-Sorte sehr gute Resultate gezeitigt. Bis jetzt sind 4 Mühlen im Betrieb, die vollauf beschäftigt sind. Wenn die Produktion weiter so zunimmt, soll Venezuela in naher Zukunft ein Baumwolle ausführendes Land werden können.

Mexiko. Die Regierung hat die Ausfuhrzölle für Petroleum erhöht.

### VI. Australien.

Infolge der Schiffahrtsschwierigkeiten lagern in Australien 1 250 000 Ballen Wolle, in Neuseeland 6 000 000 Ballen. Riesige Vorräte von Gefrierfleisch und Butter warten gleichfalls auf Transportgelegenheit.

Auf die gleichen Ursachen ist der Ausfall in den Bundeszöllen zurückzuführen, der für Juli mit 325 000 £ im Vergleich mit dem Vorjahr angegeben wird. Die Zölle ergaben nur 130 200 £.

Niederl.-Neu-Guinea. An der Nordküste zwischen der Mamberamomündung und Hollandia sind Erdöllager gefunden worden, für die sich die Regierung und Private in gleicher Weise interessieren. Über das Resultat der stattgehabten Untersuchungen verlautet bisher wenig. Australische Ölsachverständige drücken sich anderen Behauptungen gegenüber relativ vorsichtig aus.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Allgemeines.

Das Eisenbahnnetz der Erde hatte im Jahre 1916 ungefähr 1 141 411 km Umfang. Hiervon waren 365 258 km im staatlichen und 776 153 km in privatem Besitz. Die wichtigsten Länder, über die Angaben vorliegen, hatten Bahnnetze von folgendem Umfang:

| Land | Jahr | Gesamtlänge in km | davon staatlich |
|---|---|---|---|
| Ver. Staaten | 1917 | 426 736 | — |
| Rußland(m.Asien) | 1916 | 78 769 | 60 820 |
| Deutschland | 1914 | 63 716 | 58 809 |
| Indien | 1916 | 57 655 | 47 466 |
| Kanada | 1915 | 57 251 | 2 845 |
| Frankreich | 1914 | 51 420 | 9 010 |
| Österreich-Ung. | 1914 | 47 189 | 38 616 |
| Großbritannien | 1915 | 38 135 | — |
| Argentinien | 1916 | 36 505 | 6 655 |
| Australien | 1915 | 35 821 | 32 280 |
| Brasilien | 1916 | 26 217 | 4 714 |
| Mexiko | 1913 | 25 886 | 19 829 |
| Italien | 1916 | 18 721 | 13 718 |
| Spanien | 1914 | 15 088 | — |
| Schweden | 1915 | 14 848 | 4 899 |
| Südafrika | 1915 | 14 458 | 12 605 |
| Japan | 1915 | 11 474 | 9 149 |
| China | 1916 | 10 405 | — |
| Belgien | 1914 | 8 771 | 4 344 |
| Chile | 1915 | 8 069 | 5 207 |
| Türkei (m. Asien) | 1914 | 7 363 | 1 931 |
| Ägypten | 1916 | 7 049 | 3 863 |
| Schweiz | 1916 | 5 746 | 5 691 |
| Neuseeland | 1916 | 4 809 | 4 763 |
| Dänemark | 1915 | 3 950 | 2 011 |
| Rumänien | 1914 | 3 833 | 3 781 |
| Holland | 1915 | 3 339 | 1 802 |
| Norwegen | 1916 | 3 175 | 2 711 |
| Peru | 1915 | 2 896 | 1 770 |

(Archiv f. Eisenbahnwesen, 1918, S. 678—680.)

### Europa.

Eine neue Bahn in Litauen. Die Militär-Generaldirektion Warschau hat ihre Genehmigung zum Beginn der Vorarbeiten für eine neue Bahn Bajohren—Telschi—Schaulen erteilt, die als Vollbahn den ganzen nördlichen Teil des bisherigen Gouvernements Kowno erschließen soll. Die Vorarbeiten, für die Stadt und Kreis Memel sowie die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft 120 000 Mark aufgebracht haben, sind so weit gediehen, daß die Vermessung der Strecke bereits beendet ist. Ob die Bahn als Privatunternehmen oder als Staatsbahn gebaut werden wird, steht noch dahin.

(Dtsch. Eisenbahnbeamten-Ztg.)

Der Plan der italienischen Transbalkanbahn. Der Oberste Beirat für öffentliche Arbeiten (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) hat das von dem Neapolitaner Ingenieur Giacomo Buonomo ausgearbeitete Projekt einer italienischen Transbalkanbahn (Transbalcanica Italiana) genehmigt. Die Bahn soll nach der vom Ausschluß für die Transbalcanica Italiana in Neapel vorgelegten Beschreibung aus den bestehenden Eisenbahnlinien Konstantinopel—Kaleliburgas, Kaleliburgas—Saloniki und Saloniki—Monastir, aus einer zu erbauenden Linie Monastir—Valona und einem Fährdienst auf dem Kanal von Otranto bestehen. (Corriere d'Italia, 31. VII. 18.)

### Asien.

**Japanischer Bahnbau in China.** Japanische Kapitalisten haben von China die Genehmigung erhalten, 277 Meilen der Verlängerung der Kirin-Huilin-Bahn zu bauen. Japan wird an China einen Vorschuß von 5 000 000 Dollar geben, um eine gleiche Summe für Vermessungen und Vorarbeiten bereitzustellen; in Gegenzahlung nimmt Japan sechsmonatliche Schatzanweisungen.
(Wall Street Journal.)

**Neue japanische Eisenbahnprojekte (Berichtigung).** Die im vorigen Heft gebrachte, dem „Neuen Orient" entnommene Notiz wies zahlreiche entstellte Namen auf. Richtig mußten die Namen der Orte lauten:

von Ichinoseki nach Kesen-numa,
„ Takasaki nach Niigata,
„ Hojo nach Matsuda,
„ Gifu nach Takayama,
„ Maizuru nach Mineyama,
„ Okayama nach Yonago,
„ Hagi nach Shimonoseki,
auf der Insel Kyushiu von Miyazaki nach Sendai.
(Der neue Orient, 1918, S. 506.)

### Afrika.

**Ein Eisenbahntunnel unter der Straße von Gibraltar zwischen Spanien und Marokko,** ein schon vor dem Kriege vielerörtertes Projekt[1]), wird neuerdings wieder geplant. — Schon 1898 hatte Bertier einen ähnlichen Vorschlag gemacht, der damals aber als allzu abenteuerlich nicht weiter verfolgt wurde. Der Tunnel würde ein Glied in dem Plan einer spanisch-afrikanischen Überlandbahn Paris—St. Louis von Frankreich nach dem Senegal bilden. Der Hafen Dakar würde dann zum Brückenkopf für die neue Überseeverbindung nach Südamerika durch den südlichen Teil des Atlantischen Ozeans[2]). Beides sind Lieblingspläne der Franzosen und Spanier, die in dem Gedanken einer ibero-afrikanisch-amerikanischen Verbindung gipfeln. Der Plan einer Küstenbahn durch Marokko, Rio de Oro und Mauritanien, der wohl 1906 in Spanien entstanden ist, ist bereits auf der Konferenz von Algeciras Gegenstand der Erörterung gewesen. Während der Felsengrund im allgemeinen auf eine Tiefe von 1000 Metern ansteht, bietet die günstigste Durchgangsstelle eine Tiefe von 760 Metern. Der Tunnel muß sich demnach auf ungefähr 480 Meter unter den Meeresspiegel senken; der Ausgangspunkt auf spanischer Seite wäre bei Tarifa zu suchen, auf marokkanischer Seite stehen zwei Punkte zur Wahl, die beide ihre Vor- und Nachteile haben. Bei einer Länge des Tunnels einschließlich der Zufahrtrampen von 25 Kilometern und einer Fahrgeschwindigkeit von 80 Kilometerstunden würde die Fahrzeit im Tunnel rund 20 Minuten betragen. Die spanischen Gleise, die bekanntlich eine Spurweite von 1,676 Metern aufweisen, müßten der europäischen Vollspur angepaßt oder für den Verkehr durchgehender Wagen mit einer dritten Schiene versehen werden. Man hat für den Unterwassertunnel einen Meterpreis von 10 000 Franken hergeleitet, was bei einer Tunnellänge von 25 Kilometern eine Gesamtsumme von 250 Millionen Franken ergibt; dazu kommen noch 110 Millionen Franken für den Ausbau des Hafens Dakar, so daß die Gesamtkosten sich auf 360 Millionen Franken belaufen würden. Bisher hatte man für die Überfahrt über die Straße von Gibraltar ein Fährboot vorgesehen, das den Zugverkehr zwischen Tarifa und Tanger vermitteln sollte. Nach Vollendung des Tunnels könnte man ohne Wagenwechsel in drei Tagen von Paris nach St. Louis gelangen. Die Linie der Überlandbahn von Marokko nach St. Louis ist angeblich bereits untersucht und soll keine besonderen Schwierigkeiten bieten; da das Gelände im allgemeinen eben ist, würden große Kunstbauten nicht erforderlich sein. Frankreich, Spanien und Marokko würden die Vorteile der neuen Reiseverbindung zufallen.

**Das Eisenbahn- und Wegenetz in Marokko.** Nach Angaben Norman Mc. Leods in einem Vortrage, sind während der letzten fünf Jahre 772 Kilometer Bahnen gebaut worden, ferner sind weitere 150 Kilometer im Bau begriffen. Von Landstraßen wurden 776½ Kilometer fertiggestellt, 851½ Kilometer sind in Arbeit und weitere 327 Kilometer sind vermessen. (Der neue Orient, 1918, S. 453.)

**Eisenbahnpläne in Angola.** Die portugiesische Regierung soll sich entschlossen haben, die 1 m-spurige Eisenbahn von S. Paolo de Loanda nach Ambaka, von der Kolonie verlängert bis Malange, im ganzen 540 km, in östlicher Richtung fortzuführen, nach der genannten Quelle bis ins Katangagebiet von Belgisch-Kongo, also um mehr als 600 km, nach einer Mitteilung der „Times" (vom 19. Juli d. Js.) nur bis an das schiffbare Kongonetz zum Kwango-Fluß, d. h. um etwa 180 km. Im ersteren Falle würde durch diese Bahn ein Wettbewerb für die Benguellabahn entstehen, an der das Kapital und die Eisenbahnpolitik von Belgisch-Kongo interessiert sind.
(Dtsch. Kolonialzeitung, 20. IX. 18, S. 137.)

### Amerika.

**Zukunftsaussichten der elektrischen Vollbahnen in den Vereinigten Staaten.** Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten verbrauchen über 25% der im Lande geförderten Steinkohle, dazu fast 8% der einheimischen Anthrazitförderung und noch gewaltige Mengen Erdöl. Nun hat der Krieg durch Lähmung der Kohlenförderung eine große Kohlennot im Gefolge gehabt. Man scheint die Elektrizität als Retterin aus der Not, wenigstens für die Zukunft, anzusehen, indem man an eine Elektrisierung der Eisenbahnen in großem Maßstabe unter Heranziehung der im Lande noch vielfach verfügbaren Wasserkräfte denkt[1]). In den Vereinigten Staaten sollen[2]) die elektrisch betriebenen Vollbahnen ganz besonders durch namhafte Kohlenersparnis gekennzeichnet sein. Daß mit der Elektrisierung größerer Teile des amerikanischen Eisenbahnnetzes auch eine starke Elektrisierung der Industrie Hand in Hand gehen wird, darf man wohl als richtig voraussetzen.
(Prometheus, 3. VIII. 18, Beiblatt, S. 174.)

**Verstaatlichung der Kanadischen Pacificbahn?** Eine telegraphische Meldung besagt, daß die Londoner Börsenkreise aus versteckten Andeutungen von Sir Robert Borden schließen, daß die kanadische Regierung die Absicht habe, die Verstaatlichung der Kanadischen Pacificbahn vorzunehmen. — Die Schienenstränge der Bahn durchqueren das Festland in einer Schienenlänge von 13 337 englischen Meilen. Außerdem unterstehen ihr die gepachteten Bahnen Minneapolis St. Paul & Sault Ste. Marie mit 4228 Meilen und Duluth South Store & Atlantic mit 627 Meilen Schienenstranglänge. Im Stillen Ozean und im Atlantic zwischen Vancouver, Japan und China schwimmen 44 Ozeandampfer unter der Flagge einer eigenen der Bahn gehörenden Gesellschaft, der „Canadian Pacific Ocean Service". Das Aktienkapital der Bahn hat den Betrag von 260 000 000 Dollar, also fast 1,05 Milliarden Mark erreicht. (Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 14. IX. 18, S. 743.)

---

[1]) Vgl. Jahrg. 1911, S. 36 und 194.

[2]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Albr. Wirth: „Die Verkehrsstraßen in Marokko" im Augustheft 1911, S. 193.

[1]) Nach „Power", 5. März 1918, sollen zurzeit allein 120 Kommunalverwaltungen Konzessionen für die Ausnutzung von ungefähr 4 Millionen PS. bisher unausgenutzter Wasserkräfte nachgesucht haben.

[2]) Boston News Bureau, 21. November 1917.

### Australien.

**Zweiglinien zur neuen australischen West-Ost-Überlandbahn.** An die im April vollendete Transkontinentalbahn von Port Augusta nach Kalgoorlie werden sich voraussichtlich Zweiglinien zur Erschließung weiter reicher Bergwerksgebiete anschließen.

(Financial News, 15. VIII. 18.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

### Europa.

**Der geplante Schiffahrtskanal zwischen dem Forth und dem Clyde** wäre für die Kriegs- wie die Handelsmarine wichtig. Die Entfernung zwischen Glasgow und London würde dadurch um 255 Meilen verringert, die zwischen Glasgow und Hamburg um 380 Meilen. Zwei verschiedene Pläne kämen für den Kanal in Frage. Die Kosten für den billigeren und besseren Weg würden 33 Millionen Pfund Sterling betragen.

(G. S. C. Swinton in „Nineteenth Century".)

**Abnahme des Verkehrs im Londoner Hafen.** Aus dem Jahresbericht der Londoner Hafenbehörde über das am 31. März 1918 abgelaufene Geschäftsjahr sind folgende Vergleichsangaben von Interesse.

In den Kalenderjahren 1913 bis 1917 betrug der Gesamtnettoschiffsraum der mit Frachten und in Ballast ein- und ausgelaufenen Schiffe:

| | |
|---|---|
| 1913 . . . | 40 080 282 t |
| 1914 . . . | 37 154 133 „ |
| 1915 . . . | 30 890 531 „ |
| 1916 . . . | 24 976 437 „ |
| 1917 . . . | ? |

Die Zahlen der Jahre 1914 bis 1916 enthalten nicht den Schiffsraum der von der Regierung im Zusammenhang mit dem Kriege benutzten Schiffe.

(Financial News, 7. IX. 18.)

**Der Rückgang der italienischen Handelsflotte im Kriege.** Die italienische Handelsflotte besaß:

am 31. 12. 1914 550 Dampfer mit 1 940 900 Br.-Reg.-To.
Sie verlor bis zum 1. 5. 1918 320 Dampfer mit 1 170 000 Br.-Reg.-To.,
gewann aber durch Bau 22 und durch Ankauf 23 Dampfer mit zusammen 230 000 Br.-Reg.-To.,
so daß sie am 1. 5. 1918 275 Dampfer mit 1 020 000 Br.-Reg.-To.
besaß. (Attilio Cabiati im „Secolo", 14. VIII. 18.)

### Asien.

**Neue japanische Dampferlinie nach New York.** Die Nippon Yusen Kaisha hat einen neuen Dampferdienst nach New York eingerichtet. Von Yokohama ausgehend werden folgende Häfen angelaufen: Kobe, Moji, Hongkong, Soerabaya, Samarang, Batavia, Kalkutta (gelegentlich Rangoon), Kapstadt, New York. Auf der Rückfahrt werden nur Kapstadt, Kalkutta und Kobe angelaufen. Der erste Dampfer sollte Anfang Juli in New York eintreffen.

(Journal of Commerce, New York, 16. IV. 18.)

**Neuer Hafen bei Dakar.** In der Nähe von Kap Verde, zwischen Dakar und Goree, plant man die Errichtung eines neuen Seehafens, der eigentlich eine Vergrößerung der vorhandenen Anlage ist; die Ausmessungen sind aber so bedeutend, daß der Hafen einem neuen gleichkommt. Er soll eine Wassertiefe von 10—16 Metern und 2 Molen von je 1500 Meter Länge haben; die Wasserfläche der Innenreede soll 200 Hektar, die Länge der Kais 4100 Meter und die Oberfläche der Dämme 200 000 Quadratmeter besitzen. Die Kosten werden auf 60 Millionen Franken geschätzt.

(Der neue Orient, 1918, S. 453.)

### Amerika.

**Der amerikanische Schiffbau** macht weiterhin beispiellos rasche Fortschritte, und die Unruhe in England über das Emporkommen eines neuen Konkurrenten auf den Weltmeeren, der bei Fortdauer des Krieges spätestens 1920 eine größere Handelsflotte besitzen dürfte als England, wächst von Tag zu Tag. Der Kontrolle des amerikanischen Schiffsamtes unterstanden am 1. September 1918 2185 Seeschiffe mit 9 511 915 t. Die Vereinigten Staaten verfügen zurzeit über 203 Werften mit 1020 Hellingen, d. h. doppelt so viel, als sie die ganze übrige Welt besitzt!

(Times, 24. IX. 18.)

**Der Schiffsverkehr auf den großen Seen.** Die Größenverhältnisse der auf den großen Seen verkehrenden Fahrzeuge haben im Durchschnitt folgende Entwicklung durchgemacht:

| Jahr | Länge | Breite | Brutto-T. | Ladegew. in t |
|---|---|---|---|---|
| 1869 | 64,3 m | 9¾ m | ? | 1 000 |
| 1890 | 94,5 „ | 12,2 „ | 2669 | 4 003 |
| 1900 | 144,5 „ | 15,8 „ | 6025 | 9 037 |
| 1905 | 173,4 „ | 17,0 „ | 6500 | 9 750 |
| 1909 | 185,13 „ | 17,7 „ | 8000 | 12 000 |
| 1912 | 187,15 „ | 19,2 „ | 9200 | 14 000 |

Die Größenverhältnisse der 5 Seen sind die folgenden:

| Name | Mittlere Tiefe | Höhe überm Meer | Länge | Breite | Oberfläche |
|---|---|---|---|---|---|
| Oberer See | 270 m | 184 m | 569 km | 260 km | 8 236 000 ha |
| Michigan-See | 211 „ | 177 „ | 508 „ | 190 „ | 5 802 000 „ |
| Michigan-See | 211 „ | 177 „ | 508 „ | 190 „ | 5 802 000 „ |
| Huron-See | 213 „ | 177 „ | 333 „ | 162 „ | 3 909 000 „ |
| Erie-See | 256 „ | 174 „ | 384 „ | 95 „ | 2 590 000 „ |
| Ontario-See | 152 „ | 75 „ | 310 „ | 85 „ | 1 880 000 „ |

**Der Verkehr im Panamakanal** wies folgende Ziffern auf:

| Jahr | von Ost nach West Schiffe | mit t | von West nach Ost Schiffe | mit t | Summe Schiffe | mit t |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1914/15 | 530 | 2 125 735 | 558 | 2 844 057 | 1088 | 4 969 792 |
| 1915/16 | 411 | 1 434 236 | 376 | 1 705 810 | 787 | 3 140 046 |
| 1916/17 | 905 | 3 076 843 | 971 | 4 152 412 | 1876 | 7 229 255 |
| Summe | 1846 | 6 636 814 | 1905 | 8 702 279 | 3751 | 15 339 093 |

(Meddelelser fra Norges oplysningskontor for Naeringsvejene, Christiania, XVI, Nr. 48, S. 192.)

**Neue Dampferlinie zwischen Brasilien und Chile.** Zwischen Brasilien und Chile schweben Verhandlungen über die Einrichtung einer Schiffahrtslinie. Die Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft erhöht ihr Kapital von 7 auf 20 Millionen Pesos, um den Verkehr zwischen argentinischen, brasilianischen und amerikanischen Häfen zu entwickeln. Die chilenische Regierung hat beschlossen, mittels der 3 in Chile internierten und von der Regierung gecharterten Dampfer „Karnak", „Alda" und „Zöttingen" den Schiffsverkehr mit Rio de Janeiro, Callao, Panama und New York sicherzustellen.

(Figaro, 14. VI. 18.)

### b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Ein deutscher „Nord-Süd-Kanal".** In Hamburger Binnenschiffahrtskreisen wird ein neues Kanalprojekt vertreten, das die Fortsetzung des Mittellandkanals mit der Elbe und dem Elbe—Trave-Kanal verbinden und damit seinen Verkehr sowohl Hamburg und der Nordsee wie auch Lübeck und der Ostsee zuleiten soll. Dieser Nord-

Süd-Kanal ist hauptsächlich durch die Lüneburger Heide geplant. Unweit Gifhorn geht er vom Mittellandkanal ab, bei Ülzen erreicht er die Bahn Hannover—Hamburg und begleitet diese bis Bardowiek. Hier spaltet er sich: eine Linie führt nach Lauenburg, wo sie gegenüber dem Einfluß des Elbe—Trave-Kanals in die Elbe mündet. Das wäre der Lübecker Stichkanal. Der Hamburger Stichkanal geht von Bardowiek nach Norden und nördlich von Winsen in die Elbe. Die Länge des neuen Wasserweges bis zum Kanal Hannover—Elbe beläuft sich von Hamburg aus auf 150 km, von Lübeck aus auf 190 km.

(Prometheus, Nr. 1500, Beiblatt, S. 169.)

**Hollands Stellung zum Rhein—Schelde-Kanal.** Falls Flandern ein niederländisches Kulturland wird, werden engere Beziehungen zu Holland die sichere Folge sein. Bis jetzt gilt Antwerpen noch als Ausland, genau so wie Hamburg oder London; aber einem Antwerpen gegenüber, das in kultureller Hinsicht eine niederländische Stadt genannt werden kann, werden sich Amsterdam und Rotterdam anders verhalten, als gegenüber einem wallonischen Antwerpen. Ist dieser Zustand erst Tatsache geworden, so besteht die Wahrscheinlichkeit, daß Rotterdam und Holland im allgemeinen nichts dagegen haben, Antwerpen in seinen Fortschrittsbestrebungen behilflich zu sein, soweit Holland etwas dazu tun kann. Holland kann dann in Erwägung ziehen, seine Einwände gegen den Rheinkanal nach Antwerpen, welcher Holländisch-Limburg durchqueren muß, fallen zu lassen. Der Nutzen, den die beiden holländischen Städte und die flämische Handelsstadt unter sich teilen wollen, ist groß genug für drei, wenn der Krieg durch seine lange Dauer nicht alles über den Haufen wirft; er kann auch noch gesteigert werden. Obendrein könnte die belgische Maas im Anschluß an die holländische kanalisiert werden. Das belgische Industrie- und Kohlengebiet würde dann sowohl nach Rotterdam, als auch nach Antwerpen Ausgang haben.

(Nieuwe Rotterd. Courant, 25. VIII. 18.)

**Kanalplan Mailand—Comer See.** Vor einigen Wochen wurde eine Vereinigung von Großindustriellen und Gesellschaften der nördlich und nordöstlich von Mailand und Como gelegenen Landesteile gegründet, die beabsichtigt, unmittelbar nach Friedensschluß einen Kanal Mailand—Monza—Vimercate—Lecco zu bauen, der die großen Schiffahrtslinien Venedig—Mailand nach ihrer Fertigstellung bis zum Veltlin und zum Splügen verlängern soll. Die Vorstudien wurden bereits vor längerer Zeit von den Ingenieuren Beretta und Majocki gemacht, von denen auch der bekannte Hafenbauplan für Mailand ausgearbeitet worden ist. Der Bau eines Kanals Mailand—Como beschäftigt seit Jahrhunderten die lombardischen Ingenieure. Der vorliegende Plan scheint die beste Lösung der schwierigen Aufgabe darzustellen. Der Kanal von Mailand bis Vimercate soll das so überaus reiche Industriegebiet von Lambrate, Crescenzago, Gorla, Greco, Precoto, Sesto, San Giovanni-Monza durchschneiden; von Vimercate bis zur Adda folgt ein Tunnel und die Kanalisierung des Addalaufes bis Lecco. Die Vereinigung erhielt von der Edison-Gesellschaft die Zusicherung einer finanziellen Beteiligung. Letztere Gesellschaft betreibt die hauptsächlichste Ausnutzung der Addagewässer und hatte bereits vor zwei Jahren dem Staate einen Plan zur Regulierung des Comer Sees und der ersten Strecke der Adda unterhalb des Sees vorgelegt. Beide Vereinigungen haben nunmehr beschlossen, ihre Bestrebungen bis in die Einzelheiten der Regulierungsarbeiten des Seeabflusses zu vereinigen. Der Plan der Leitung des Kanals durch einen Tunnel, der die vierfache Breite des Simplontunnels haben soll und unter der Hochebene von Brianza durchgeführt werden wird, bietet den großen Vorzug, daß das Wasser von Olginate bis nach Vimercate auf Seehöhe erhalten bleibt. Auch wird dadurch die Wasserlinie zwischen Mailand und dem See um 50—68 km verkürzt; außerdem wird die Möglichkeit geboten, daß Schiffe bis zu 600 t zum Veltlin gelangen können. Der Plan schließt bedeutende Hafenanlagen im Vimercate, Lecco, Lambrate, Sesto und Monza ein, die den zahlreichen bereits vorhandenen und noch neu zu erbauenden Fabriken längs des Wasserlaufes und des ganzen Gebietes von Mailand bis Brianza und Bergamo dienen sollen. Der neue Kanal bietet außerdem den Vorteil, daß durch ihn Mailand reichliche Wassermengen erhält, die dem anderen Kanalunternehmen Mailand—Po zugute kommen werden, wodurch die außerordentlichen Kosten einer eigenen Wasserversorgungseinrichtung für diesen Kanal erspart werden.

(Economista d'Italia, 31. V. 18.)

### Asien.

**Wiederherstellung des Kaiserkanals in China.** Amerikaner und Japaner vereinigen sich zur Wiederherstellung des großen Kaiserkanals. Als Hauptbeteiligte kommen in Betracht: das japanische „Bureau Imperial des Eaux", sowie in Vertretung der amerikanischen „International Corporation" die Firma Siemiss-Carey & Co. Dieses Unternehmen stellt die erste gemeinsame amerikanisch-japanische Unternehmung in China dar. Die zur Ausführung der Arbeiten flüssig zu machende Summe beträgt 1 200 000 Pfund Sterling, wovon Amerika 700 000 und Japan 500 000 Pfund zur Verfügung stellen. Die Anleihe ist nach 20 Jahren kündbar und wird vom fünften Jahre an amortisiert. Die aufgebrachten Summen sollen hauptsächlich dazu verwandt werden, die in den Provinzen Petschili und Schantung gelegenen Teile des großen Kanales wieder schiffbar zu machen.

(Wirtschafts-Ztg. der Zentralmächte.)

## III. Luftverkehr.

### Europa.

**Flugpost Paris—St. Nazaire.** In der zweiten Augusthälfte ist in Gegenwart des Ministers für Handel und Verkehr die erste amtliche Flugpostlinie Paris—St. Nazaire eröffnet worden. (Nieuwe Rotterd. Courant.)

**Norwegische Flugpost zwischen Trondhjem und Röros.** Infolge der großen Überschwemmung im Gultal begegnet die Postverbindung großen Schwierigkeiten. Der Staat hat mit der „Nordischen Luftkraftgesellschaft" Verhandlungen eingeleitet über die Errichtung einer einstweiligen Luftpostverbindung zwischen Trondhjem und Röros. Die Verhandlungen haben den Erfolg gehabt, daß die Flugpostlinie bereits eingerichtet ist.

(Berlingske Tidende.)

**Dänische Luftverkehrspläne**[1]). Nach längeren Verhandlungen ist die Gründung der dänischen Luftverkehrsgesellschaft erfolgt, mit einem vorläufig in Aussicht genommenen Aktienkapital von 3 Mill. Kr. Zweck der Gesellschaft ist die Errichtung eines dauernden Postverkehrs Kopenhagens mit Berlin, London, Gothenburg und Christiania. Daneben ist auch die Beförderung von Personen in beschränktem Maße geplant.

(Ekstrabladet.)

### Asien.

**Deutsche Flugpost in Palästina.** Durch Entgegenkommen des Oberkommandos wurde ermöglicht, daß die deutsche Armee-Zeitung Jildirim im Flugzeug an die Front befördert wird. (Jildirim.)

## IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Fortschritte im drahtlosen Fernsprechen auf See.** In Kopenhagen hat man in neuester Zeit zahlreiche er-

[1]) Vgl. S. 239.

folgreiche Versuche mit drahtloser Fernsprechverbindung zwischen einer Landstation und verschiedenen auf dem Sund fahrenden Schiffen ausgeführt. Nachdem eine Firma in Kopenhagen mit der Herstellung von Apparaten für drahtloses Fernsprechen begonnen hat, wird jetzt die erste ständige drahtlose Telephonverbindung zwischen Bornholm und der benachbarten kleinen Insel Christiansö eingerichtet. (Prometheus, 3. VIII. 18, Beiblatt, S. 173.) — Außerdem sind im vorigen Mai durch die „Compañia Iberica de telecomunicación de Bilbao“ in Spanien Versuche angestellt worden, die zwischen den beiden Schiffen „Jaime I“ und „Raimundo Lulio“ über 100 engl. Meilen Entfernung eine ausgezeichnete telephonische Verständigung ergaben. (Electrical Review, 31. V. 18.)

### Asien.

**Die drahtlose Verbindung zwischen Holland und Niederländisch-Indien**[1]. Auf eine Anfrage in der Ersten Kammer teilte der Kolonialminister mit, daß die Vorarbeiten auf Java soweit gefördert sind, daß eine vorläufige Sendestation errichtet worden ist, durch die man versuchen will, sich in Verbindung mit der Marinestation bei Amsterdam zu setzen, was bisher allerdings noch nicht geglückt sei. (Der neue Orient, 1918, S. 501.)

[1]) Vgl. Aprilheft 1918, S. 96.

### Amerika.

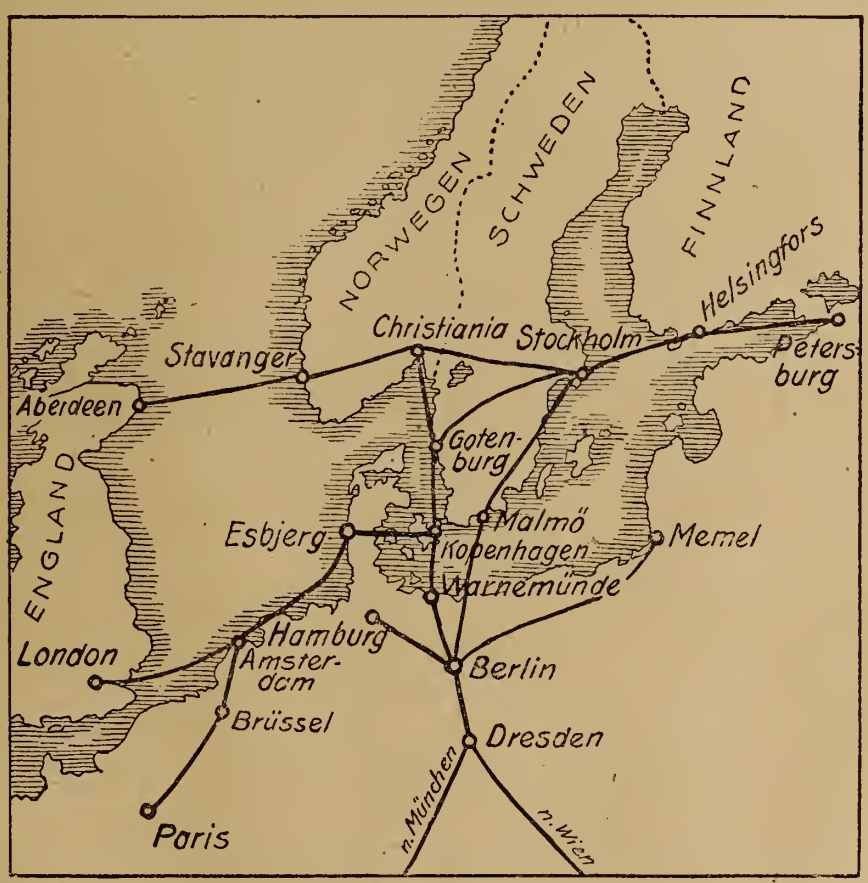
**Telephonstatistik der Vereinigten Staaten.** Die von der Regierung der Vereinigten Staaten übernommenen Telephongesellschaften besitzen 20 428 326 Meilen Leitung mit 8 729 592 Apparaten. Auf 1000 Einwohner kommen im Durchschnitt 91 Apparate. Es gibt in den Vereinigten Staaten 32 233 Telephon- und 28 Telegraphengesellschaften mit einem Aktienkapital und ausstehenden Schuldverschreibungen von 1 213 798 950 Dollar; deren jährliches Einkommen beträgt 319 844 077 Dollar, die jährlichen Ausgaben 262 133 861 Dollar. Von 14 000 000 000 Gesprächen im Jahre waren 340 000 000 Ferngespräche.
(Wall Street Journal, 31. VII. 18.)

# Literatur-Umschau.

**Der kommende Luftverkehr in den nordischen Ländern** wird in der „Deutschen Luftfahrer-Ztg.“ behandelt[1]):

„Überall im Norden trifft man gegenwärtig durch Gründung von Luftverkehrsgesellschaften und organisierende Arbeiten Vorbereitungen, um die Linien, die von diesen Gesellschaften geplant werden, gleich nach dem Friedensschluß dem internationalen Luftverkehrsnetz anschließen zu können, das dann in Europa als modernstes Glied auf dem Gebiete des Verkehrswesens in Wirksamkeit treten dürfte. Solche Gesellschaften sind in Dänemark, Schweden und Norwegen bereits im Entstehen, und bei allen Unternehmungen gibt sich größtes Interesse kund. . . .

Die gesamten Verkehrsunternehmungen sind umfassender Art und darauf berechnet, Dänemark, Schweden und Norwegen miteinander zu verknüpfen sowie diese Länder mit Deutschland in Verbindung zu bringen. Ferner ist eine große Luftverkehrslinie geplant, die von Skandinavien aus ostwärts nach Helsingfors und Petersburg sowie westwärts nach Aberdeen oder London gehen soll und bei welcher Linie Skandinavien die Rolle eines Durchgangslandes zu spielen hätte. Die drei skandinavischen




Geplante Luftverkehrs-Hauptlinien in Nordeuropa.

[1]) Nr. 11/12, S. 16.

Länder und Finnland werden auf Grund der in Stockholm abgehaltenen ersten nordischen Flugkonferenz bei der Errichtung von Luftverkehrslinien zusammenwirken. In erster Reihe kommen Linien von Kopenhagen nach Stockholm und Helsingfors sowie nach Gotenburg und Christiania, ferner eine in gerader, west-östlicher Richtung gehende Linie Christiania—Stockholm—Helsingfors in Betracht. Diese Linien sollen dann mit Berlin sowie mit Petersburg und London verknüpft werden, welche Pläne es mit sich bringen, daß die Verwirklichung der großen Linie erst beim Friedensschluß erfolgen kann. Indessen ist keineswegs ausgeschlossen, daß Schweden und Norwegen untereinander sowie im Verkehr mit Finnland bereits vorher einen Luftbetrieb einrichten, da es sich in diesen Ländereien selbst schon um große Abstände handelt, so daß hier der Luftverkehr eine außerordentliche Beschleunigung herbeiführen würde. Zudem ist zu erwähnen, daß zwischen Norwegen und England vor kurzem Verhandlungen über eine Luftlinie Stavanger—Aberdeen stattfanden. . . . Die Fahrt würde 4½ Stunden dauern. . . ."

# Bücherbesprechungen.

E. v. Seydlitz: **„Handbuch der Geographie"**. 26. Bearbeitung. Herausgegeben unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner von Professor Dr. Oehlmann. Verlag von Ferdinand Hirt, Breslau 1914. XVI und 950 Seiten. 535 Bilder, Textkarten und Figuren, 27 Buntbilder und 3 farbige Karten. Preis gebunden 10,50 Mark.

Diese unmittelbar vor Kriegsbeginn fertiggestellte Neubearbeitung des bekannten Handbuches bringt gegen die vorhergehende Auflage erhebliche Erweiterungen und zum Teil eine vollständige Umarbeitung.

In dem Hauptteil der „Länderkunde" ist mit Erfolg der Versuch gemacht worden, die politische Einteilung in die rein geographische Betrachtung hineinzuarbeiten durch Einschiebung der Staaten mit den wichtigsten statistischen Angaben an den betreffenden Stellen. Diese Methode wirkt sehr instruktiv, darf aber nicht dazu führen, den wirtschaftsgeographischen Gesichtspunkt alsdann dem rein geographischen unterzuordnen. Bei aller Anerkennung der in jedem Falle sehr gediegenen Bearbeitung scheinen uns manche neuerdings auch aus Gründen politischer Machtstellung wirtschaftsgeographisch in den Vordergrund gerückte Gebiete nicht genügend herausgehoben. Z. B. ist die Beschränkung des Kaiserreichs Japan auf vier Seiten nicht zu billigen.

Dabei soll nicht verkannt werden, daß der Herausgeber in dieser neuesten Bearbeitung sich der immer notwendiger werdenden Einstellung auf wirtschaftsgeographische und wirtschaftspolitische Gesichtspunkte bewußt geworden ist. So hat er in der allgemeinen Länderkunde die Weltmeere mehr als bisher in den Vordergrund gerückt und den Abschnitt Handelsgeographie sehr sorgfältig bearbeiten lassen.

Die Ausstattung des noch immer handlichen Werkes ist trefflich, die Einteilung klar und übersichtlich, die Schreibweise wohltuend, vielfach fesselnd. Durch ihre Vollendung kurz vor dem Kriege hat die Bearbeitung den Vorzug, ein Bild der geographischen Weltverhältnisse einer Zeit zu bieten, an die wir wieder anknüpfen müssen. Einer Zeit, die außerdem immer als eine Periode wirtschaftlichen Glanzes im Gedächtnis der Nachfahren leben wird. Werke aus jenen Tagen werden immer wieder zur vergleichenden Betrachtung zur Hand genommen werden müssen. Sie können in gewissem Sinne nie veralten. Verdienstvollerweise hat der Verlag, um der Bearbeitung diese Stellung zu sichern, ein nach dem Kriege erscheinendes Ergänzungsheft für die politische Geographie angekündigt, das den Besitzern der 26. Auflage des Handbuches unentgeltlich nachgeliefert wird.

Für Gegenwart und Zukunft ist also das Handbuch als ernsthaftes Nachschlagewerk von hohem Wert. Es sollte insbesondere seiner ganzen gefälligen Gestaltung nach in keiner Hausbibliothek fehlen. P. L.

Dr. Wahrhold Drascher: **„Das Vordringen der Vereinigten Staaten im westindischen Mittelmeergebiet"**. Hamburg 1918, Verlag Friedrichsen & Co. 105 Seiten. Eine Kartenskizze. Preis 4 Mark.

Der Rankesche Gedanke, daß in der „Auswärtigen Politik der Staaten das oberste Prinzip ihres gesamten Handelns zusammenfließt" hat durch den Weltkrieg in furchtbarer Form seine Bewahrheitung erfahren. Noch vor einem Menschenalter schienen die Vereinigten Staaten davon in gewisser Beziehung eine Ausnahme zu machen, um seither in immer wachsendem Maße ihre gesamten Kräfte auf die auswärtige Politik einzustellen. Gegenwärtig auf einem Höhepunkt ihrer Macht angelangt, sind sie zum Angelpunkt des Weltkrieges geworden und den Freunden nicht minder gefährlich als den Mittelmächten. Die Entwicklung und Methoden des amerikanischen Imperialismus sind deutscherseits noch viel zu wenig erforscht worden und es muß dem Verfasser dieser Schrift als besonderes Verdienst angerechnet werden, jene Probleme an der Hand eines Beispiels aufgerollt zu haben.

In gedankenreicher empirischer Darstellung schildert Drascher die einzelnen Phasen der amerikanischen Westindienpolitik, um mit einer die Hauptpunkte klar herausarbeitenden Zusammenfassung zu schließen. Danach haben die Vereinigten Staaten das gesamte Gebiet des westindischen Mittelmeers wirtschaftspolitisch durchdrungen. In immer höherem Maße ist die „Dollar diplomacy" an die Stelle der rein politischen Machtentfaltung getreten. Nur Mexiko scheint, wie Drascher bemerkt, allein imstande zu sein, selbständig über sein Handeln zu bestimmen. Den Gründen hierfür nicht mehr nachgehend, kommt Drascher zum Endergebnis, daß die amerikanische Methode der wirtschaftlichen Expansion spezifisch sei für die neue Zeit. Ihre Ergänzung durch die politische Gewalt erkennt er allerdings an.

Uns will es scheinen, als ob die Vereinigten Staaten zurzeit an einem Wendepunkt ihrer politischen Methoden ständen. Die wirtschaftlich kaum mehr rentable aktive Teilnahme am Weltkrieg ist uns Beweis dafür. Sie kann nur den Deckmantel für imperialistische Pläne nach anderer Richtung abgeben. Die Vereinigten Staaten haben sich eben überzeugt, daß die Wirksamkeit der wirtschaftlichen Durchdringungsmethode da versagt, wo das machtpolitische Gegengewicht überwiegt. Mexikos Verhalten ist bis zu den amerikanischen Rüstungen nur durch die Mißachtung eines zwar wirtschaftlich starken aber militärisch aktionsunfähigen Nachbarn zu erklären und seither nur noch durch einen besonders kräftigen Rückhalt begreiflich. Dieser Rückhalt liegt in Tokio und muß da liegen, denn mittelbar ist kein Staat auch Deutschland nicht durch das amerikanische Rüstungsfieber so bedroht wie Japan. Rechnen wir dazu die automatisch erfolgende innerliche Abkehr der noch auf Selbständigkeit bedachten südamerikanischen Staaten von der so bedrohlich auftretenden Vormacht ihres Kontinents, so liegen da die Keime für spätere Konflikte, deren Entladung unvermeidlich ist. In der Gegenwart allerdings verlangen sie eine sehr überlegte, psychologisch feine Behandlung von seiten einer Macht wie Deutschland, deren eigenes Interesse sichtbar auf die Beschleunigung dieser Konflikte eingestellt ist.

Das dürfte für uns der bedeutungsvollste Hinweis der Drascherschen Studie sein, der wir angesichts ihres inneren Wertes weite Verbreitung wünschen. P. L.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31. für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8

Commerce

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 18 1919

IM AUFTRAGE DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON
DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL
GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Preis des Jahrgangs 20 Mark / Einzelne Nummern 2 Mark / Abonnements nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44, entgegen / Inserate 50 Pfennig die viergespaltene Nonpareillezeile /

Schriftleitung:
Für „Weltwirtschaft" Dr. P. LEUTWEIN, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31, für „Weltverkehr" Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, für „Verkehrspolitische Tagesfragen" Reg.-Rat a. D. Prof. A. ENDRES, Mannheim, Rheinvillenstr. 16

VIII. Jahrgang | November/Dezember 1918 | Nr. 11/12

## AUS DEM INHALT

Seite

Die Bedeutung eines Main-Weser-Kanals. Von Prof. Dr. Siegmund Günther, München 241
Polens Zugang zur See und das Weichsel-Problem. Von Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau . . . . . 246
Die wirtschaftliche Neugründung in Ungarn während des Krieges. Von G. Buetz, Dessau 249
Spaniens wirtschaftliche Neuorientierung. Von E. Trott-Helge, Misdroy . . . . . 251
Der Einfluß des Krieges auf die japanische Industrie. Von Dr. Paul Ostwald, Berlin-Schmargendorf . . . . . 253

**Verkehrspolitische Tagesfragen**

Die neue Telefunkenverbindung Holland—Java. Von Ingenieur Otto Nairz-Potsdam 256

**Weltwirtschafts-Chronik**

Seite
A. Weltwirtschaft . . . . . 257
B. Weltverkehr . . . . . 261

**Literatur-Umschau**

Mitteleuropas Holzreichtum und Holzbedarf . . . . . 264
Aussichten der deutschen Faserstoff-Kriegsersatzindustrie . . . . . 265
Der Aufschwung der Luftstickstoffgewinnung infolge des Krieges . . . . . 266
Rhein und Rhône . . . . . 266

**Bücherbesprechungen**

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens . . . . . 267
Wiederaufbau der deutschen Friedenswirtschaft . . . . . 268
Marcello Rogge: „Unsere Bundesgenossen" . . . . . 268

**Aus der Tätigkeit der Gesellschaft** . . . . . 268

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43.44

# Deutsche Nationalbank

**Kommanditgesellschaft auf Aktien**

## Zentrale: Bremen

**Zweigniederlassungen:** Bremerhaven, Dortmund, Geestemünde, Lehe, Minden, Mülheim a. d. Ruhr, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven

**Depositenkassen:** Blumenthal i. Hann., Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Jever, Lübbecke, Nordenham, Rinteln a. d. Weser, Vechta i. O., Vegesack, Bremen-Doventor, Bremen-Hemelingen, Bremen-Neustadt, Bremen-Ostertor, Bremen-Utbremen

**Wechselstuben:** Bremerhaven-Lloydhalle, Geestemünde-Fischereihafen

**Aktien-Kapital: M 33 000 000** **Reserven: M 5 600 000**



## Schriften der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft

1. **Zoepfl,** Weltwirtschaftliche Forschung. 1915. Preis 1.20 M.
2. **Kobatsch,** Ein Zoll- und Wirtschaftverband zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn. 1915. Preis 1.80 M.
3. **Prion,** Die Pariser Wirtschaftskonferenz. 1917. Preis 2.50 M.
4. **Seifert,** Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. 1917. Preis 4 M.
5. **Lejeune-Jung,** Kolonial-u. Reichskonferenzen. 1917. Preis 2 M.
6. **Zoepfl,** Mitteleuropäische Verkehrspolitik. 1918. Preis 2.50 M.
7. **von Schulze-Gaevernitz,** Neubau der Weltwirtschaft. 1918. Preis 1.60 M.
8. **Schaefer,** Kurland und das Baltikum in Weltgeschichte und Weltwirtschaft. Preis 1.20 M
9. **Sympher,** Die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft. Preis 2.50 M

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstrasse 43-44**



# Tarifnot und Tariferhöhung

**in den Gemeindebetrieben u. den privaten Straßenbahn-, Gas-, Wasser- und Elektrizitäts-Unternehmungen**

von

**Dr. Wilhelm Supf**

Preis 2.80 Mark

Die Verwaltungsberichte der Gemeindebetriebe (Straßenbahnen, Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke) lassen seit geraumer Zeit eine derartige finanzielle Erschöpfung erkennen, daß für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der das Rückgrat moderner Städteentwickelung bildenden Betriebe zu fürchten ist. Den Grund hierfür sieht der Verfasser in unhaltbaren Tarifverhältnissen zumal bei Bestehen von Konzessions- und Lieferungsverträgen. Für die an Konzessions- oder langfristige Lieferungsverträge gebundenen kommunalen oder privaten Betriebe sieht der Verfasser den Ausweg im Erlaß einer Bundesratsverordnung und ev. Einsetzung eines Schiedsgerichts zwecks Berichtigung der Tarife.

Die mit reichem statistischen Material über erfolgte Tariferhöhungen und Zeichen von Tarifnot ausgestattete Schrift wird nicht nur den Verwaltungen der kommunalen und privaten Gemeindebetriebe in ihrer Notlage eine wertvolle Unterstützung sein, sondern infolge der zahlreichen volkswirtschaftlichen Probleme, die sie berührt, auch weitere Kreise interessieren.

**Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 43.44**

**Messinstrumente** für Laboratorien und Montage; Pyrometer, thermoelektrische und optische; Fernthermometer

**Röntgen-** und elektromedizinische Apparate

**Telegraphen,** Schreibtelegraphen, Typendruck-Telegraphen (Fernschreiber)

**Fernsprechapparate** und Einrichtungen für Haus-, Stadt- und Fernverkehr; für Eisenbahnen, Gruben, Militär und Marine; Fernsprechapparate mit Schutz gegen Hochspannung, Lautfernsprecher

**Signalapparate** aller Art, wie Läutewerke, Wecker, Hupen; Zeigertelegraphen für Gruben, Bahnen und Schiffe, Wasserstands-Fernmelder, Umdrehungs-Fernanzeiger

**Installationsmaterial** und Leitungen; Elemente, nasse und trockene; Blitzableiter

**Minenzündapparate** und Glühzünder

**Feuermelder- und Wächterkontroll-**Apparate verschiedener Systeme, selbsttätig wirkende Feuermelder

**Elektrische Uhren**

**Kabel** für alle Zwecke der Schwachstromtechnik, Ausrüstung von Fernsprechlinien nach dem Pupinschen System

**Wassermesser** für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, u. a. Kesselspeise-Heißwassermesser

**Elektrochemische Anlagen,** u. a. Ozon-Ventilatoren, elektrische Induktionsöfen zur Herstellung von Stahl, elektrische Bleichanlagen

**Siemens & Halske A.-G.**

**Wernerwerk, Siemensstadt b. Berlin**



**Erbschaftsstreitigkeiten**

*werden durch ein formgerechtes Testament vermieden; wie man ein solches sachlich aufstellt, erläutert leicht faßlich*

**Julius Rausnitz**

**Das eigenhändige Testament**

5. Aufl. ◆ 1918 ◆ 10.-12. Tausend

1,50 M

Carl Heymanns Verlag ◆ Berlin W 8



Es gelangte zur Ausgabe:

# Der Maximalkontrolleur bei der Seeversicherung

von

**Richard Kullnick**

1918 3 Mark

Der langjährige Leiter der Maximalkontrolle einer großen Transportversicherungsgesellschaft hat diesen Leitfaden herausgegeben, um Anfängern einen Führer in die Hand zu geben zur Einführung in den Sinn und die Bedeutung ihrer Tätigkeit.

Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8

# WELTWIRTSCHAFT

## ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTVERKEHR

IM AUFTRAGE DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON

DR. RER. POL. GOTTFRIED ZOEPFL

GEHEIMER OBERREGIERUNGSRAT UND A. O. PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

VIII. Jahrgang | November/Dezember 1918 | Nr. 11/12

# Kundgebung.

Von Neujahr ab wird diese Zeitschrift bei gleichbleibendem Haupttitel und gleicher äußerer Ausstattung inhaltlich und räumlich eine Erweiterung erfahren. Wir werden in Zukunft die Zeitschrift in Gemeinschaft mit dem **Deutschen Auslandsinstitut** in **Stuttgart** herausgegeben. Diesem in rasch aufsteigender Entwicklung begriffenen Institut, das sich die Erforschung aller deutschen Betätigung im Ausland zur Aufgabe gemacht hat, wird ein Teil des Inhalts zur Verfügung gestellt werden.

Deutschland geht schweren und ernsten Zeiten entgegen. Aber die Zuversicht, daß nach einer Pause der Erschöpfung eine Wiedergeburt und ein neuer Aufschwung Deutschlands bevorsteht, dürfen wir aus der ungeahnt großen Kraft, die das deutsche Volk in 4 Kriegsjahren entfaltet hat, mit Gewißheit schöpfen. Vor allem wird eine gründliche und allgemeinere weltwirtschaftliche Bildung des Volkes eine der vornehmsten politischen Erziehungsaufgaben der Zukunft sein, wenn wir einen neuen Aufstieg zur Größe der Vorkriegszeit in nicht zu fernen Tagen schaffen wollen. Entwicklung aller seelischen und wirtschaftlichen Kräfte war nach dem Zusammenbruch von 1806/07 das Mittel, das den preußischen Aufstieg von 1813 vorbereitete; sie wird auch diesmal den sicheren Weg darbieten, auf dem das niedergebeugte, aber nicht zerbrochene deutsche Volk die Höhe der Vorkriegszeit wiederfindet. Gründliche Vertrautheit mit allen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Vorgängen draußen in der Welt wird diesen Wiederaufstieg beschleunigen. Für solche Ziele in weiten Kreisen zu werben, war schon bisher die vornehmste Aufgabe unserer Zeitschrift „Weltwirtschaft“ und wird es künftig durch die Erweiterung des Inhalts in noch höherem Maße sein. Wir fordern alle unsere Freunde auf, der Zeitschrift auch bei Erfüllung der erweiterten Aufgaben in schwerster Zeit treu zur Seite zu stehen. Per aspera ad astra!

Carl Heymanns Verlag. Deutsche Weltwirtschaftl. Gesellschaft.

## Die Bedeutung eines Main-Weser-Kanals.

Von Prof. Dr. Siegmund Günther-München.

Die Ereignisse des Herbstes haben — das können wir nur mit schwerem Leide gestehen — das Interesse an der großen europäischen Binnenwasserstraße West-Ost sehr zurücktreten lassen. Noch vermögen wir nicht klar zu überblicken, wie sich die Verhältnisse an der unteren Donau ordnen lassen, und es steht zu befürchten, daß jene lebhafte Agitationsarbeit, welche sich dem Ausbau des Donau-Main-Kanales zuzuwenden begann, ins Stocken geraten wird. Bei solcher Sachlage erscheint es um so notwendiger, die innerdeutschen Verbindungen so zu vervollkommnen, wie es der Zukunftsverkehr unseres Vaterlandes gebieterisch erheischt. Für den Zusammenschluß der zur

Nord- und Ostsee strömenden deutschen Flüsse ist denn auch schon viel geschehen, und daß auch gegenwärtig noch die Einflüsse am Werke sein könnten, welche dereinst die Vollendung des Mittellandkanales verhinderten, ist bei dem Umschwung der allgemeinen Anschauungen wohl nicht zu besorgen. In der Richtung des Parallelkreises wird sonach das Deutsche Reich in absehbarer Zeit eines gut ausgestalteten Verbindungssystemes sich erfreuen, aber weit weniger vorteilhaft sieht es aus, wenn wir die Richtung des Meridianes ins Auge fassen. Denn nur der Rhein verknüpft da den Süden und Norden unseres Vaterlandes; weiter östlich hat die Natur den Wasserstraßen ernste Hindernisse in den Weg gestellt. Das Variszische und das Herzynische Bergland sind zwar nicht eigentlich verkehrsfeindlich, denn schon im Mittelalter haben sich in ihrem Bereiche Handelspfade herausgebildet, denen in der neuesten Zeit die Eisenbahnen gefolgt sind. Besonders zahlreich und

**Der Verlauf des geplanten Main-Weser-Kanals.**

kurzwegig sind freilich auch sie nicht; man vergegenwärtige sich z. B. die Verbindung zwischen München und Hamburg, der dritt- und zweitgrößten Stadt Deutschlands; eine Verbindung, welche von der graden Linie sehr erheblich abweicht. Eine Wasserstraße kann also nur auf künstlichem Wege hergestellt werden, und eine solche ist dem Anscheine nach kaum je Gegenstand wirklicher Erwägung gewesen.

Allerdings jedoch nur dem Anscheine nach. Denn tatsächlich geht der Gedanke, auf solche Weise die unfreundliche Natur zu korrigieren, auf mehr denn zweieinhalb Jahrhunderte zurück[1]). Ja, man kann sogar, wenn man gewisse primitive Regungen als Ausgangspunkt gelten läßt, noch bis zu einem früheren Zeitpunkte zurückgehen, nämlich zu dem Plane, die Werra schiffbar zu machen. Landgraf Moritz von Hessen richtete am 14. Januar 1603 an die beiden sächsischen Regenten, Kurfürst Christian II. und Herzog Johann, die Bitte, die Möglichkeit, jenen Fluß auf der Strecke zwischen Wanfried und Meiningen für die Schiffahrt zu regulieren, einer näheren Prüfung unterziehen zu lassen[2]). Man war auch dazu bereit, aber kleinliche Einwände der Uferbewohner verhinderten die Ausführung des bereits zum Kostenvoranschlage gediehenen Projektes. Einige Jahrzehnte schlummerte die Idee, aber mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges erwachte sie insofern wieder, als die Herzöge Wilhelm und Ernst, die Brüder des lange zuvor wälscher Tücke erlegenen Herzogs Bernhard, über die Anlage von Schleusen in der Werra miteinander in einen Briefwechsel eintraten. Es wurde wiederum nichts aus der Sache, weil man hessischerseits kein Entgegenkommen zeigte; die kleine, nunmehr ganz auf die Seite gedrängte Stadt Wanfried muß damals am Casseler Hofe einen hemmenden Einfluß ausgeübt haben, weil sie als eine Art Weserhafen galt[3]) und weiter oberhalb jeden Wettbewerb ausgeschlossen wissen wollte. Aber Ernst der Fromme[4]), der sich bekanntlich durch volkswirtschaftlichen Weitblick vor den meisten Fürsten seines Zeitalters hervortat, war nicht der Mann, sich so leicht abschrecken zu lassen, und so stellte er sich die große, für das 17. Jahrhundert natürlich allzu großzügige Aufgabe, die Werra mit dem Main zu verbinden. Hauptsächlich leitete ihn dabei der Wunsch, dem zum öfteren wasserarmen thüringischen Flusse von Süden her die fehlenden Wassermengen zuzuführen. Daß das tunlich sein werde, schien ihm die Gestaltung des Geländes anzudeuten, aber selbstverständlich erachtete er eine genauere Untersuchung für unerläßlich und erteilte deshalb seinem offenbar als Feldmesser erprobten Oberförster Crahmer den Auftrag, die ganze Landbrücke zwischen den

---

[1]) Die geschichtliche Entwicklung der auf die Herstellung eines südnördlichen nassen Verkehrsweges abzielenden Versuche findet man ausführlich dargestellt in einer unmittelbar vor Ausbruch des Krieges veröffentlichten Schrift von F. Kuhn („Die Main-Werra-Verbindung; eine geschichtliche und wirtschaftliche Studie mit besonderer Berücksichtigung der Interessen Bambergs", Bamberger Realschulprogramm 1914). Es wird auf diese im folgenden wiederholt Bezug zu nehmen sein, weil sie insbesondere auch die wechselseitigen Vorteile beleuchtet, welche sowohl dem Wesergebiete, wie auch den südlich des Thüringerwaldes gelegenen Landschaften aus einer derartigen Durchbrechung des trennenden Gebirgswalles erwachsen müßten.

[2]) Nach Kuhn (aaO., S. 12) hat in späterer Zeit diese embryonalen Anregungen B. G. Walch wieder ans Licht gezogen („Herzoglich-Sächsisch-Koburgisch-Meiningisches jährliches gemeinnütziges Taschenbuch", 1804). Dem genannten Autor gelang es, im Haus- und Staatsarchiv zu Gotha noch einige wichtige Nachrichten über die Vorgeschichte aufzufinden.

[3]) Das Städtchen befand sich im Besitze eines offenbar anerkannten „Stapelrechtes", demzufolge die aus Thüringen und Nürnberg — die fränkische Handelsmetropole wird ausdrücklich hervorgehoben — nordwärts versandten Güter hier dem Schiffe übergeben wurden. Von Wanfried aus muß folglich schon vor 1648 die Werra über Eschwege, Allendorf, Witzenhausen bis Hannöv. Münden befahrbar gewesen sein und einen bequemen Weg nach Bremen dargeboten haben.

[4]) Die neueste Monographie über diese in jeder Hinsicht merkwürdige Fürstengestalt rührt her von A. Beck („Ernst der Fromme, Herzog zu Sachsen-Gotha und Altenburg", Weimar 1865).

beiden in Betracht kommenden Flüssen zu nivellieren. So würden wir uns heute ausdrücken; Crahmer sollte in der Sprache jener Tage „die Gegend mit der Wasserwage abwiegen“[5]). Der Bischof von Bamberg und der Kurfürst von Mainz, die Territorialherren des fraglichen Gebietes, wurden um die Genehmigung angegangen, den herzoglichen Sachverständigen frei passieren zu lassen, und obschon ersterer seine Bedenken gegen den Kanalbau nicht verschwieg[6]), erklärten beide Landesherren — von seiten der Kirchenfürsten gegenüber dem scharf lutherischen Gothaer Herzoge ein achtbares Zugeständnis — dem Akt der Abwiegung jeden möglichen Vorschub leisten zu wollen.

Crahmers Messungen führten zu dem Ergebnis, daß die Lauer und die Streu, zwei Nebenflüßchen der selbst in den Main mündenden Fränkischen Saale, auf welche ihn sein Landesherr hingewiesen hatte, höher als der Main bei Zeil, wo dieser Fluß angezapft werden sollte, dahinströmten, so daß also an eine Überleitung von Mainwasser nicht zu denken sei. Sofort gab Herzog Ernst seinen Absichten eine andere Richtung und beauftragte den Amtsverwalter Dürrfelder von Königsberg[7]), die Vermessungsarbeit gegen Stadtlauringen und Mellrichstadt fortsetzen zu lassen. Zu dem Ende mußte auch die Mitwirkung des Würzburger Bischofs Johann Philipp eingeholt werden. Gemäß dem herzoglichen Auftrage führte der Königsberger Amtsschreiber J. F. Ritter das Vermessungswerk weiter und lieferte nach dreiviertel Jahren eine Farbenskizze des Nivellierungszuges ein. Der Mann hatte es gut gemeint, aber der von ihm vorgezeichnete Kunstgraben würde eine Länge von nahezu 150 km erhalten haben, während die Luftlinie zwischen Schweinfurt und Meiningen noch keine 60 km erreicht! Der Kanal hätte ein Beispiel für kühnste Mäanderkrümmungen abgegeben. Das wollte man in Gotha natürlich nicht, und so erhielt Ritter die neue Anweisung, zusammen mit dem Bergmeister Börner zu prüfen, ob nicht vom Main aus ein anderer Nebenfluß der Fr. Saale, die Milz, angeschnitten werden könne. Offenbar dachte man, von der Saale aus sei die Verbindung mit der Werra am leichtesten herzustellen, was ja auch zutreffen würde, wenn bei einem Kanalbau einzig und allein die Entfernungen in Betracht zu ziehen wären. Diesmal war das Unternehmen auf stattlichem Fuße angelegt, die Tagegelder für das Meßpersonal mit inbegriffen. Wieder jedoch mußte die Undurchführbarkeit wegen der Naturhindernisse betont werden, und als Ernst noch eine vierte Möglichkeit in Angriff nahm, deren Untersuchung Ritter, Börner und einem gewissen J. C. Kirchner zufiel, wurde es nicht besser. Der amtliche Bericht der drei Experten[8]) stellt ihrem Können und ihrer Redlichkeit ein günstiges Zeugnis aus.

Und trotzdem ließ der Landesherr noch immer nicht locker. Auf Umwegen ging es nicht; so sollte denn auf direktem Wege die Milz zur Werra abgeleitet werden. Und da er sich bislang nur auf Berichte hatte verlassen müssen, ging er selbst ins Gelände und bereiste 1667 die Gegend, und zwar tauchte bei ihm ein ganz neuer, unerwarteter Plan auf, der eines Kanaltunnels. Klassisch gebildet, wie er war, besaß er zweifellos Kenntnis von dem berühmten Wasserstollen, den um 50 n. Chr. Kaiser Claudius zur Entleerung des Lacus Fucinus (Lago di Celano) gegen das Tal des Liris (Garigliano) hin anlegen ließ, und der eine Länge von 5½ km gehabt haben soll. Der Forstgehilfe Neß stellte dem herzoglichen Plane eine nicht üble Prognose, und der Kurfürst von Mainz ging bereitwillig auf die so gründlich umgestalteten Vorschläge ein[9]). Weit weniger Neigung zur Beihilfe betätigte der Koburger Herzog Friedrich Wilhelm, dem man es indessen auch nicht verdenken konnte, wenn er von dem Kanale für die Flüsse, Bäche und Ortsteiche seines Ländchens eine nachteilige Wasserentnahme befürchten zu sollen vermeinte. Immerhin ließ er sich dazu bewegen, dem uns bekannten Bergmeister Börner ein „Patent“, d. h. einen Freipaß für seine Ortsbegehung auszustellen. Das Resultat war abermals verneinend; weniger der Höhen-

---

[5]) Bei diesen Worten ist nicht oder schwerlich an die von Thévenot (s. R. Wolf: „Matériaux divers pour l'histoire des mathématiques“, Bullettino Boncompagni, 2. Band, S. 313) erfundene moderne Wasserwage oder Libelle zu denken, da der erste Band seines Reisewerkes erst 1663 in Paris herauskam, sondern vermutlich ist die bereits dem Altertum geläufig gewesene sogenannte Kanalwage gemeint.

[6]) Im Kurialstile wird ein recht verständiges Bedenken vorgebracht (Kuhn, aaO., S. 92): „Wie wir unß nun gegen Eure Ldn. wegen der vorhaben gethanen Communikation frdlch. Dank sagen, also können wir gar nicht davorhalten, daß in solcher vorhabender investigation, unser Ambt Zeil oder Schmachtenberg der Situation nach, alßwelche ortt gar zu weit heraufwerts vom Maynfluß ab: und hoch gelegen, könne betroffen werden.“ Gleichwohl stellt der Bischof den Gothaischen Geodäten sein Geleit („Glait“) zur Verfügung, d. h. er verspricht, seine Amtleute zur Unterstützung der in ihren Bezirk fallenden Arbeiten anweisen zu wollen.

[7]) Königsberg in Franken, die bekannte koburgsche Enklave im bayerischen Regierungsbezirke Unterfranken und Aschaffenburg, die Vaterstadt des Regiomontanus.

[8]) Es ist ein Verdienst der Kuhnschen Arbeit, sämtliche „Risse“ der Beamten Herzog Ernsts in treuer Wiedergabe dem Texte beigefügt zu haben. Sie sind nicht ohne Wichtigkeit für die Geschichte der Kartographie und vor allem der Terrainzeichnung.

[9]) Er sandte einen hohen Offizier, den in seinem Heere stehenden Spanier D'Avila, nach Gotha, um sich an Ort und Stelle über die ganze Angelegenheit und deren neueste Umgestaltung zu unterrichten. „Die Werra“, so lautete der einschlägige Satz seines Berichtes, „könnte bei Römhild durch in die Milz daselbst und von dannen in die Saale forders uf Königshofen, Neustadt sofort in Mayn [geleitet werden]. Darbey ist vonnöthen bey Altenburg helfen zu cooperiren, daß man Permission erlangte, den Graben uff dießeits kosten zu führen. Wie man den auch Hiesigen orths dergleichen zu suchen gemeinnt“ (Kuhn, aaO., S. 24). Daß ein Nichtdeutscher diese Worte schrieb, leuchtet ein; minder klar ist, weshalb auch Sachsen-Altenburg mit hereingezogen werden soll. Der Grund liegt in der gewaltigen, bekanntlich auch heute noch fortwirkenden Zersplitterung der ernestinischen Lande; Sachsen-Koburg stand in jenen Tagen nicht, wie gegenwärtig mit Gotha, sondern vielmehr mit Koburg unter dem gleichen Fürsten. Es handelt sich sonach um Koburg.

unterschiede halber, als weil Börner und sein Assistent Neß deutlich erkannten, daß die verkarstete Hochfläche südlich von Eisfeld viel zu durchlässig sei, um dem allenfalls zustande gekommenen Wassergraben ein längeres Leben zu verbürgen[10]). Mit dem Jahre 1670 wurde der trotz allen Mißgeschicken genial zu nennende Reformplan Ernsts zu Grabe getragen; ebenso ein anderer, bezüglich dessen uns nur kurze Andeutungen enthalten sind[11]). Auch dazu gelangte er nicht, sein Herzogtum mit der schiffbaren Elbe zu verknüpfen, wie das sein Wunsch gewesen war. Am 26. März 1675 schied einer der wohlwollendsten und geisteskräftigsten Fürsten aus dem Leben, deren sich Deutschland jemals rühmen durfte.

Nicht die Werra, wohl aber ihre Partnerin als Weser-Komponente, die Fulda, hat man viel später als Verbindungsader von Nord und Süd in Aussicht genommen. König Hieronymus wollte einmal auch etwas nützliches stiften und ließ 1807 durch den westfälischen Finanzminister Beugnot der Casseler Kaufmannschaft die Zusage erteilen, es werde geplant, die Elbe mit der Weser, die Fulda mit dem Main zu verbinden[12]). Dem dazumal im höchsten Ansehen stehenden bayerischen Generaldirektor des Wasser-, Brücken- und Straßenbauwesens, K. F. v. Wiebeking (1762—1842), über dessen Flußregulierungen die Folgezeit freilich nicht mehr so günstig wie die Mitwelt urteilte, wurde der Entwurf der Elbe-Weserstraße übertragen, und wäre diese geglückt, so möchte wohl auch für die Fulda eine bessere Zeit angebrochen sein. König Maximilian I. stellte seinen berühmten Hydrotechniker gerne zur Verfügung, ohne daß jedoch dessen Leistungen ernstlich beansprucht worden wären. Wie hätte auch in einem Zeitraume stetiger Kriege und politischer Verwicklungen solch eminentes Friedenswerk gedeihen können! Auch der Vorsatz des etwas späteren Wiener Kongresses, aus der Weser eine brauchbare Großschiffahrtsstraße zu machen, ging nicht in Erfüllung. Daß König Ludwig I., als er an die Wiederbelebung der im Keime erstickten Kanalpläne Karls des Großen herantrat, dabei auch an einen Zufahrtsweg zur Weser gedacht hat, bezeugt der bekannte Publizist v. Hormayr, der den Sachverhalt klar überblickte[13]). So war es kein Wunder, daß Ludwigs leitender Ingenieur in die gleiche Kerbe schlug und für den Durchbruch gegen die Weser hin Stimmung zu machen trachtete[14]). Dann allerdings trat eine Stille von Dezennien ein. Vom Fränkischen Kanale war häufiger noch die Rede, aber doch nur gelegentlich; es werden mehrere Persönlichkeiten namhaft gemacht, welche sich in diesem Sinne vernehmen ließen, ohne über bloße Worte hinauszukommen[15]). Soviel jedoch ist unseren Darlegungen zu entnehmen, daß das Projekt einer nassen Verbindung von Main- und Wesergebiet eine ganz ähnliche Geschichte hat[16]), die uns geradezu die Pflicht auferlegt, mit den fortgeschrittenen Hilfsmitteln unserer Zeit an grundsätzlich verständige Versuche früherer Perioden, die nur eben wegen des unzureichenden Standes der Technik nicht über das Stadium des guten Vorsatzes hinaus zu gedeihen vermochten, von neuem anzuknüpfen.

Von den Anwohnern der Weser ging das Streben aus, diese neue Epoche herbeizuführen. Senator Mayer in Hameln hat schon seit einer Reihe von Jahren auf den Versammlungen des Bayerischen Binnenschiffahrtsvereines, denen er als gerne gesehener Gast beizuwohnen pflegte, für die Vereinigung seines vaterländischen Stromes durch das Mittelstück der Werra eine Lanze gebrochen, und so bildete sich auch ein Verein zur Schiffbarmachung der Werra, der darauf ausgeht, diesen Fluß bis Meiningen hinauf für die Befahrung mit größeren Fahrzeugen geeignet zu machen. Das Bedenken, es möchte an Wasser fehlen, suchte Wolf[17]) durch Aufsammlung desselben in Stauweihern des Flußgebietes zu entkräften, und seit man weiß, welch gewaltige Anlagen dieser Art unter Intzes Ägide[18]) in den verschiedensten deutschen Landesteilen entstanden sind, wird man auf dieses Verfahren große Hoffnungen zu setzen be-

---

[10]) Bekannt ist, daß der notorische Wassermangel des Kanales Bamberg—Kelheim großenteils auch in der Porosität des Jurakalkes ihren Grund hat, über den nach v. Pechmanns Vorschriften die Strecke hinwegführte.

[11]) Es handelte sich um die Herstellung einer Kanallinie Eisfeld—Kronach— (oder Kulmbach—) Regensburg (Kuhn, aaO., S. 29). Doch scheint es bei der etwas gar zu kühnen Kombination sein Bewenden gehabt zu haben.

[12]) Wie Kuhn (aaO., S. 31) erzählt, bringt hierüber eine authentische Mitteilung die „Staats- und Gelehrte-Zeitung des Hamburgischen unpartheiischen Korrespondenten“ vom 6. Januar 1808.

[13]) Darüber verbreitet sich als über eine wirklich sehr interessante Episode eingehender Kuhn (aaO., S. 32 ff.).

[14]) v. Pechmann, „Der Ludwigs-Kanal“, München 1846. Nach Erörterung der auf die Erschließung der Nordsee abzielenden Projekte sagt er zum Schlusse (S. 34): „Eine Kanalverbindung zwischen Elbe und Weser ist schon längst und oft [?] zur Sprache gekommen. . . . Werden einst alle diese Verbindungen vollkommen hergestellt sein, so ist der Ludwigs-Kanal mit den deutschen Seehäfen an der Nordsee in Verbindung, und diese dürfte dann für ganz Deutschland ebenso wichtig und nützlich sein, als die mit dem Rhein und Holland.“

[15]) Wenn Kuhn (aaO., S. 30) unter diesen auch den „Philosophen“ M. A. Lips anführt, so ist zu bemerken, daß dieser mehr vielseitige als tiefe Schriftsteller zwar der philosophischen Fakultät der Universität Erlangen angehörte, aber in Wirklichkeit Professor der Kameralwissenschaften war (s. Th. Kolde, „Die Universität Erlangen unter dem Hause Wittelsbach 1810—1910“, Erlangen-Leipzig 1910, S. 78 ff., 136, 221).

[16]) O. Arnold, „Die Geschichte des Werra-Main-Projektes“, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 17. Heft, führt den ersten Gedanken der Werrakorrektion auf den thüringischen Landgrafen Ludwig IV. (1217—1227) zurück.

[17]) Wolff, „Talsperrenanlagen im Werragebiete“, 1. Band, Hannover 1910; 2. Band, ebenda 1911. — Vgl. hierzu den Sympherschen Aufsatz im Aprilheft 1913, S. 1: „Vielseitige Aufgaben neuzeitlicher Wasserwirtschaft“.

[18]) Intze, „Über den Zweck, die erforderlichen Vorarbeiten und die Bauausführung von Talsperren im Gebirge“, Verhandlungen der 70. Versammlung der deutschen Naturforscher und Ärzte, I, S. 61 ff. Es werden hier die

rechtigt sein. Gesetzt aber, die Werra sei ihre Schuldigkeit als Verbindungsfaktor zu tun imstande, wird der Weg zum Main mit um so größerer Aussicht auf Erfolg gebahnt werden können. Der erwähnte Verein beauftragte einen hervorragenden Hydrotekten, Baurat Contag in Berlin-Wilmersdorf, einen Entwurf zur Kanalprojektierung auf ingenieurwissenschaftlicher Grundlage auszuarbeiten, und als sich ihm bei den ersten Vorarbeiten die Gewißheit ergab, daß Gemünden und Schweinfurt als Endpunkte — oder Anfangspunkte — der Linie schon aus wirtschaftlichen Gründen auszuschließen seien, wählte er endgültig Bamberg als diese Schlußstation. Das wird wohl auch für die Zukunft so verbleiben, aber der Weg nach Bamberg war keineswegs eindeutig. Vielmehr wurden fünf verschiedene Möglichkeiten der Prüfung unterstellt, und auch jetzt noch kann man nicht behaupten, daß eine davon ein ganz unbezweifelbares Vorrecht zu beanspruchen habe.

Im Jahre 1911 gab Contag einen in Koburg gehaltenen Vortrag über seine Wirksamkeit im Drucke heraus[19]). Die Unterstrecke soll mit der regulierten Werra zwischen Untermaßfeld (oberhalb) bis Wernshausen (unterhalb) zusammenfallen; im ganzen 28 km. Beim erstgenannten Orte soll der tatsächliche Kanal seinen Anfang nehmen, der sich gleich anfangs südlich wendet und das Tal der Bibra betritt. Von hier aus werden die Verhältnisse verhältnismäßig einfach, aber gerade dieser erste Schritt bedingt eine Schwierigkeit, denn diese Geländestufe hat eine Höhe von (316 — 295 = 21) Meter, und um sie zu überwinden, sind zwei Methoden denkbar, deren eine jedoch umfassender als die andere ist[20]). Die eine ist die sozusagen übliche des Hebewerkes; technisch läßt sich ein solches ohne allen Zweifel anbringen, wenn auch mit nicht unbeträchtlichen Kosten. Allein mit diesem ersten Elevator ist es nicht getan; er bedarf mehrerer Kollegen, damit der Endzweck erreicht werde. Denn die Absoluthöhe der Wasserscheide zwischen Werra und Main[21]), die zwischen Quetenfeld und Westenfeld, näher der zweitgenannten Ortschaft, gelegen ist, liegt bei 358 m, und es wären, um sie zu bewältigen, noch zwei Hebestellen zu 21 m in jenem Tale erforderlich, gekennzeichnet durch die Ortsnamen Ritschenhausen und Wülfershausen. Dann erst würde die dem Tälchen des Jüchsenbaches sich anpassende Scheitelhaltung folgen, der eine Länge von 9,8 km — nächst Römhild — zukäme, und für welche eine Reihe von Wasseransammlungen Bedingung wäre. Alsdann kommen 5 Hebewerke, die den Abstieg zum Main vermitteln und zwischen die entsprechende Haltungen eingeschoben sind. Die Milzhaltung zwischen Römhild und Heldburg soll 23 km lang und 310 m über Normalnull gelegen sein; an sie schließt sich ein siebentes Hebewerk für die Geländestufe von 23 m Höhe an. Die entsprechenden Maßzahlen für die Heldburger Haltung sind 10 km und 287 m; sie verläuft in der Senke des Kreckbaches und läuft bei Gemünda[22]) in das Tal der aus einem niederschlagsreichen Einzugsgebiete gespeisten Rodach aus. Endlich führt eine Schleusentreppe von 12 Sparschleusen, deren mittleres Gefälle 3 m beträgt, in das Tal der von Koburg herkommenden Itz, die jenseits von Seßlach und Memelsdorf die Rodach aufnimmt. Die Itz endlich ist auch noch bei dem nur eine Stunde von Bamberg entfernten Marktflecken Hallstadt (240 m Seehöhe) durch eine Schleuse gesperrt, nach deren Überwindung der ziemlich wasserreiche Fluß bei dem — bayerischen Wasserinteressenten wohl bekannten — Bischberger Wehr sich mit dem Main verbindet. Dieses gewährt die Möglichkeit, den Spiegel des Stromes auch bei Niedrigwasser nicht unter 231 m sinken zu lassen.

Das andere Verfahren, welches Contag angibt, trägt ein durchaus modernes Gepräge, indem es Stollenbauten[23]) vorsieht. Der Ort Neubrunn würde, wenn man die ganze Kanallänge von km 0 (Wernshausen) bis km 112 (Bamberg) sich erstrecken läßt, dem km 30 entsprechen. Hier würde der Tunnel beginnen, um mit einer Gesamtlänge von 9 km bei Haina mit der auf das unsichtbare Stück verzichtenden Linie wieder zusammenzutreffen. Mit dem an und für sich natürlich kostspieligeren Tunnelbau wäre der Verzicht auf sechs Hebewerke ausgesprochen, so daß ersterer wohl kaum teurer als die tunnellose Trasse zu stehen kommen würde. In unserem Kärtchen ist die Stelle ganz ausgezogen, während die Linie selber durch Strichelung angedeutet ist.

Daß Bamberg kraft seiner geographischen Lage vorzüglich dazu sich eignet, den süddeutschen Abschlußpunkt der neuen Wasserstraße[24]) zu bilden,

---

allgemeinen Normen für die Ausführung von Staumauern entwickelt, um die Krone so zu gestalten, daß zufolge der von Forchheimer mathematisch entwickelten Regeln jede Durchbruchsgefahr hintangehalten wird.

[19]) Contag, „Über den Anschluß der Koburgischen Lande an den geplanten Werra-Main-Kanal", Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 16. Heft; vgl. auch diese Zeitschrift, Jahrgang 1911/12, Nr. 7.

[20]) Kuhn, aaO., S. 46 ff.

[21]) Darauf, daß dies der niedrigst gelegene Punkt der Nord- und Süddeutschland trennenden Bodenschwelle sei, ist von König Ludwig III. anläßlich einer seinerzeit beim Regensburger Kanaltage gehaltenen Rede hingewiesen worden.

[22]) So (und nicht Gemünden) heißt das Dorf an der Rodach. Eine Falschschreibung liegt auch vor bei dem Namen Seßbach (statt Seßlach).

[23]) Bekanntlich hatte in der Binnenschiffahrt Frankreich von jeher einen Vorsprung vor Deutschland, und das gilt insonderheit für unterirdische Kanalstrecken. Am bekanntesten ist der zwischen 1838 und 1853 hergestellte Rhein-Marne-Kanal, dessen Haltung in zwei Tunnels den Nordzug der Vogesen unterteuft. (Vgl. den Aufsatz des Geh. Baurat Doell über diesen Kanal im Maiheft 1913, S. 41.) Eine zweite Anlage dieser Art besitzt das Land im 4600 m langen Marne-Saône-Kanal, und vor dem Kriege war eine solche Riesenröhre von 7 km Länge in der Fertigstellung begriffen, mittels deren den Schiffen vom Rhône her nach dem Seehafen von Marseille der Weg eröffnet werden soll.

[24]) Wie Kuhn (aaO., S. 48) bemerkt, hat Oberbürgermeister Wächter in Bamberg ausgemittelt, daß seine Stadt für nahezu sechs bayerische Provinzen, sowie für Österreich-Ungarn, das Königreich Sachsen und einen Teil Thüringens der räumlich (nach Kilometerzahl) am nächsten gelegene Mainhafen sei.

kann keinem Zweifel unterliegen[25]). Geologische Hindernisse dürften auf diesem genau erforschten Gelände ebenfalls nicht vorhanden sein[26]). Man hat demzufolge ein Recht, zu behaupten: Eine zweckdienlichere und unter dem technischen Gesichtspunkte leichter herzustellende Schiffahrtsverbindung zwischen Nord und Süd als der Main-Werra-Kanal existiert nicht.

Und auch vom wirtschaftlichen Standpunkt läßt sich ein gleichwertiges Urteil fällen[27]). Der Kanal würde Gebiete miteinander verknüpfen, welche an Ausdehnung jeden anderen in Betracht kommenden Länderraum übertrafen. Eine Vielzahl von Gütern, welche aus Bayern auf Umwegen nach Bremen gebracht werden, würde den direkten Weg einschlagen und umgekehrt; man denke in letzterer Beziehung nur an Tabak und Elfenbein. Die eine gute Zukunft versprechenden Erze der Oberpfalz brauchten nicht mehr bloß nach Schlesien, sondern könnten auch nach Westfalen verschickt werden. Auf Einzelheiten wollen wir uns, so verlockend es wäre, nicht näher einlassen. „Die neue Linie würde sich", sagt Apelt[28]), „ungefähr in der Mitte halten zwischen Rhein und Elbe und so als dritter Parallelweg das Wasserstraßennetz in fast idealer Weise vervollständigen". Zumal dann, wenn auch der alte Ludwigskanal durch einen modernen, den Zeiterfordernissen genügenden Nachfolger ersetzt sein wird. Und dazu bestanden bis vor kurzem die besten Aussichten. Hoffen wir, daß die schwere Last, welche die Gegenwart auf unsere Schultern gelegt hat, nicht allzu niederdrückend auf diese Erwartungen fallen möge!

---

[25]) Auch Koburg wird sich durch einen an der Itz hinlaufenden Stichkanal, der auf der Skizze durch Doppelstrichelung gekennzeichnet ist, leicht an die Hauptrinne anschließen lassen.

[26]) Die von der Kanalbahn durchsetzten Gesteinslagen gehören zum ganz überwiegenden Teile der Trias an, indem nur links von jener auch jungpalaeozoische Bildungen (Karbon und Zechstein) auftreten. Keuper und Buntsandstein bilden das rechte Ufer, welches zuletzt in den Jura eintritt. Muschelkalk, der sich aus den besprochenen Gründen dem Bau hinderlich erweisen könnte, ist nur auf eine kurze Strecke allenfalls zu fürchten. Vgl. W. Goetz: „Geographisch-Statistisches Handbuch von Bayern", 2. Band, München 1898, S. 32 ff.

[27]) Hierüber gibt die sicherste Auskunft die Monographie von Kuhn (aaO., S. 51 ff.). Indirekt enthält wertvolle Notizen Zahns „Zeitschrift des K. Bayer. Statistischen Bureaus". Einen Ausschnitt aus der wirtschaftlichen Wertberechnung liefert Alb. Müller: „Wert der projektierten Großschiffahrtsstraße nach Rhein und Weser für die Städte Nürnberg und Fürth", Nürnberg 1911.

[28]) Apelt: „Die Stellung der Weser im deutschen Wasserstraßennetz", Weltverkehr und Weltwirtschaft, April 1912, S. 23. Der Apeltsche Aufsatz ist namentlich deshalb beachtenswert, weil er die Werrafrage nur als Glied einer auf die Bedeutung der Weser als Verkehrsstrom sich richtenden Untersuchung behandelt. Zunächst beschäftigt er sich mit den Kanälen, durch welche die nebenflußarme Weser mit den nordwärts fließenden Hauptströmen in Verbindung gebracht werden soll, und geht endlich auf die Werra und Fulda über, aus denen die Verkehrsader Bremens erwächst. Bezüglich der Querwege senkrecht zur Nordsüdrichtung ist auch bereits eine kleine selbständige Literatur zusammengekommen (s. zumal Olep: „Zur Frage eines Binnenwasserweges von Hamburg über Bremen", Emden, Ruhrort, Neuß 1910). Die eine Vorbedingung für unseren Kanal bedeutende Werrakorrektion fand eingehende Erörterung durch Tourneau: „Die Schiffbarmachung der Werra", Zeitschr. f. Binnenschiffahrt. 1911, 11. Heft.

## Polens Zugang zur See und das Weichsel-Problem.

Von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

Im 13. seiner jetzt so vielgenannten 14 Punkte verlangt Präsident Wilson für das von den Mittelmächten neugeschaffene Königreich Polen einen „gesicherten, freien und zuverlässigen Zugang zur See". Man hat dies in Deutschland vielfach dahin ausgelegt, daß damit der polnische Anspruch nicht nur auf preußisches, von Polen bewohntes Gebiet, sondern sogar auf die rein-deutschen Küstenstriche einschließlich der Hauptstadt Westpreußens, Danzig, sanktioniert werden sollte. Insbesondere in Polen selbst hat man sich beeilt, dem Wilsonschen Punkt 13 eine derartige Deutung zu geben und behauptet überdies, das (in diesem Kriege so viel mißbrauchte) „Recht" auf seiner Seite zu haben, da Danzig von 1296—1308 und von 1466—1772 eine polnische Stadt war. Daß sich mit derartig „historischen" Ansprüchen so ziemlich alles beweisen läßt, daß mit demselben Recht unter Hinweis auf die römische Kaiserzeit Paris und London von den Italienern als italienische Städte oder unter Bezugnahme auf die Goten- und Vandalenzeit Italien, Spanien, Algerien, Tunis usw. von den Deutschen als deutsches Gebiet ausgegeben werden könnten, sei nur nebenbei erwähnt. Danzig jedenfalls war geschichtlich fast genau ebenso lange eine deutsche wie eine polnische Stadt, nämlich von 1308—1466 und von 1772—1918. Nicht mit derartigen historischen Tifteleien und „rechtlichen" Haarspaltereien lassen sich Gebietsansprüche regeln, sondern lediglich auf dem Wege freundschaftlicher Verständigung und durch das Selbstbestimmungsrecht der politisch mündigen Bevölkerung des umstrittenen Landes. Wohin diese Selbstbestimmung im Falle Danzig und Westpreußen führen würde, bedarf weiter keines Nachweises — hier kommt es lediglich darauf an, zu zeigen, daß eine freundschaftliche Verständigung möglich ist, die ohne Zänkereien um territorialen Besitz die Interessen Preußen-Deutschlands mit denen Polens zu vereinigen gestattet. Zuvor aber mag über die geschichtliche Bedeutung der Weichsel einiges gesagt sein.

Es ist wenig bekannt, daß Danzig einst den Ehrennamen der „Kornkammer Europas" führte. Diese Bezeichnung paßte auf die Stadt für die ganze Zeit vom Ende des 14. bis zum 17. Jahrhundert. Überwiegend war es polnisches Getreide, das damals aus Danzig auf dem Seewege ins Ausland gelangte, vornehmlich ins Mittelmeergebiet, nach Genua, Neapel, Rom, Venedig, Toskana, Sizilien usw. Doch auch fast alle anderen Schiffahrt treibenden Völker Europas nahmen an diesem

Kornhandel Danzigs teil. So lagen im Jahre 1392 nicht weniger als 300 englische Schiffe gleichzeitig im Danziger Hafen, um dort Getreide zu laden. Dabei war der Roggen von überragender Wichtigkeit. 1490 z. B. gingen 23 356 t Roggen von Danzig ins Ausland, im folgenden Jahr 13 860 t, 1492 sogar 28 189 t. Alle anderen Getreidearten wurden demgegenüber in nur ganz unbedeutenden Mengen ausgeführt, 1492 z. B. 386 t Weizen, 58 t Hülsenfrüchte, 57 t Mehl, 30 t Malz, 4 t Gerste usw. Noch im ersten Jahre des 30 jährigen Krieges 1618 wurden 6 943 200 Scheffel polnisches Getreide in Danzig verschifft. Neben dem Getreide spielte insbesondere das Holz eine große Rolle im Danziger Handel, in geringerem Umfang auch Hanf, Wachs, Pelze, Teer, Leder, Garne, Pottasche usw.

Zunächst war es vorwiegend der litauische Handel, der frühzeitig, schon im 13. Jahrhundert, Danzig als Seehafen benutzte. Der polnische stützte sich anfangs in der Hauptsache auf Thorn, teils weil Danzig damals, im 14. Jahrhundert, noch eine deutsche Ordensstadt war, teils weil noch die Nogat den wasserreichsten Hauptmündungsarm des Stromes darstellte. Erst 1371 bewirkte einer der vielen Durchbrüche der Weichsel, daß sich die heutige Hauptmündung in der ungefähren jetzigen Gestalt herausbildete und Danzig damit zur führenden Stellung im Weichselgebiet emporrückte. Obwohl die Stadt damals noch Ordensbesitz war, wandte sich der polnische Handel nunmehr von Thorn mit Vorliebe nach Danzig, so daß dem Orden aus diesem Hafen bereits eine Summe von 300 000 Mark heutiger Währung zufloß. Der Übergang unter die polnische Schutzherrschaft im Jahre 1466 ließ dann Danzig, hauptsächlich auf Kosten Thorns, weiter aufblühen; der Handel mit polnischen Landesprodukten war jetzt natürlich Danzigs Hauptnährquelle.

Seit dem 17. Jahrhundert ging Danzigs Bedeutung allmählich zurück. Die vielen polnischen Wirren des 18. Jahrhunderts und der fortschreitende Verfall Polens wirkten stark hemmend auf die Entwicklung des Hafens. Trotzdem kamen bis 1772, dem Jahre der ersten polnischen Teilung, die Danzig ans Königreich Preußen fallen ließ, alljährlich noch 1000—2000 Weichselschiffe in Danzig an, freilich durchweg nur sehr kleine Fahrzeuge, die nur ausnahmsweise 30 t Größe aufwiesen. Nachdem die Stadt an Preußen gefallen war, ging der Seehandel nach und nach weiter zurück, denn die russische Regierung, die seit 1795 den größten und wichtigsten Teil des ehemaligen Königreichs Polens in Händen hatte, hatte weder für die polnische Ausfuhr nach Übersee noch für die Weichselschiffahrt noch für die Förderung des Danziger Hafens irgend welches Interesse. Bis in die letzten Friedensjahre hinein machte sich ihr Widerstand gegen die polnischen Wirtschaftswünsche bemerkbar, denn nachdem Polen sich eine kräftige Industrie geschaffen hatte, war die Zarenregierung bestrebt, deren überseeische Ein- und Ausfuhr nach Möglichkeit über russische Häfen zu lenken, insbesondere über diejenigen des Baltenlandes. Ein Mittel zu diesem wirtschaftspolitischen Zweck aber war die tunlichste Erschwerung des Verkehrs der russischen Randländer nach den deutschen Häfen Danzig und Memel. Wie letzterem Hafen durch systematische Unterlassung des Baues russischer Zufuhrbahnen der größere Teil des Hinterlandes abgeschnitten wurde, so diente die fehlende Regulierung der polnischen Weichsel dazu, eine Scheidemauer zwischen Polen und dem deutschen Hafen Danzig zu errichten. Selbstverständlich war in beiden Fällen die Boykottierung der Häfen keine absolute, aber doch sehr einschneidend. In der Hauptsache war es in beiden Fällen das Holz, das aus dem russischen Hinterlande auf der Weichsel und Memel den Mündungshäfen zugeführt wurde, denn das Holz bedurfte zur Beförderung keiner regulierten Ströme, da es geflößt werden konnte.

Zum Niedergang Danzigs, der seit dem Ende des 18. Jahrhunderts eintrat, trug neben den politischen Verhältnissen auch der Bau von guten Landstraßen und später von Eisenbahnen in Westpreußen durch die preußische Regierung bei, denn naturgemäß wurde dadurch der vorher einzige, natürliche Verkehrsweg des Flußlaufs entwertet. Trotzdem hat Danzig dann bekanntlich im 19. und 20. Jahrhundert, etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, einen bedeutenden Aufschwung genommen, dank der weitschauenden Wirtschaftspolitik der preußischen Regierung, die sich vornehmlich in den 80er Jahren geltend machte. Insbesondere der durch das Gesetz vom 20. Juni 1888 angeordnete Durchstich der Weichsel bei Schiewenhorst, der in den Jahren 1889 bis 1895 mit einem Kostenaufwand von 14 Millionen Mark ausgeführt wurde und dem Strom eine neue Hauptmündung gab, hat für die Weichsel und ihren Haupthafen sehr hohe Bedeutung erlangt. Nach Vollendung dieses Kulturwerkes wuchs Danzigs Anteil am gesamten Weichselverkehr in bemerkenswertem Maße. Er stellte sich nämlich auf folgende Gewichtszahlen (in t):

| | |
|---|---|
| 1897 . . . . | 474 000 |
| 1901 . . . . | 521 000 |
| 1913 . . . . | 597 000 |

Auch der polnische Weichselverkehr, der bis zur Jahrhundertwende in steter Abwärtsbewegung begriffen war, erfuhr nunmehr wieder einen Aufschwung. Er umfaßte nämlich:

| Polens Weichsel-Einfuhr | | Polens Weichsel-Ausfuhr | |
|---|---|---|---|
| 1880 . . . | 58 000 t | 1880 . . . | 154 000 t |
| 1890 . . . | 29 000 „ | 1890 . . . | 78 000 „ |
| 1905 . . . | 56 000 „ | 1900 . . . | 47 000 „ |
| 1913 . . . | 118 000 „ | 1908 . . . | 64 000 „ |
| | | 1912 . . . | 78 000 „ |

Die Zahl der Schiffe, die von Polen weichselabwärts zum Meere fuhren, betrug:

| | |
|---|---|
| 1880 . . . . | 1514 |
| 1890 . . . . | 1129 |
| 1900 . . . . | 525 |
| 1908 . . . . | 690 |
| 1913 . . . . | 696 |

Durch die am 1. April 1915 erfolgte Eröffnung des neuen Bromberger Kanals[1]) haben sich für

[1]) Vgl. Jahrg. 1915/16, S. 57 und Jahrg. 1916, S. 171.

Danzig neue, hochbedeutsame Ausblicke eröffnet. Der Umstand, daß die 400 t-Schiffe der Oder nunmehr nach Danzig gelangen können, ist von großer Bedeutung. Sollte später einmal der Oder-Donau-Kanal zustande kommen, so vermag Danzig sogar der am günstigsten gelegene und für Frachten am leichtesten erreichbare Wiener Seehafen zu werden. Sollte freilich ein schnöder Vergewaltigungsfriede Deutschland zwingen, Danzig an Polen abzutreten, so dürften diese Danziger Hoffnungen in ein Nichts zusammenschrumpfen, denn wenn zwischen Oder und Weichsel eine Landesgrenze verläuft, wird die deutsche Oderschiffahrt nicht den geringsten Anlaß haben, nach Polen hinüberzuwechseln. Vermutlich würde dann Stettin bis zu einem gewissen Teile Danzigs Erbschaft antreten. — Die am 15. September 1917 dem Betrieb übergebene neue Nogat-Kanalisierung[2]) besteht erst seit zu kurzer Zeit, als daß der Einfluß auf Danzigs Verkehr schon zahlenmäßig nachgewiesen werden könnte.

Bei dieser Lage der Dinge scheint eine freundschaftliche Verständigung zwischen Deutschland und seinem bisher recht ungezogenen Schützling Polen durchaus im Bereich der Möglichkeit und zudem im beiderseitigen Interesse zu liegen. Den „Zugang zur See" kann und will Deutschland niemals den Polen verwehren. Vestigia terrent: Serbien ist ja nicht zum wenigsten deswegen das enfant terrible Europas geworden, weil ihm der Atem des Meeres versagt blieb! Aber andererseits kann man von Preußen und Deutschland unmöglich verlangen, daß sie auf altdeutsches Küstenland verzichten, nur um dem neuen polnischen Staatsgebilde, dem die Mittelmächte zum Dasein verholfen haben, das Leben so behaglich wie möglich zu machen nach Art des Pelikans, der seinen Sprößlingen das eigne Blut als Nahrung zukommen läßt. Und ein Verzicht auf das Deutsche Westpreußen wäre eine solche Pelikanpolitik, für die im Reich der Wirklichkeit kein Platz sein kann und darf!

Es bedarf aber auch einer Abtretung Danzigs gar nicht, um Polen den „Zugang zur See" zu gewährleisten. Eine Internationalisierung des unteren Weichsellaufs nach der Art der Stellung der Donau seit 1856 würde in Verbindung mit einem Freihafen in Danzig vollauf genügen, um allen billigen Wünschen Polens gerecht zu werden. Selbstverständlich kann keine Internationalisierung in Frage kommen, die allen Großmächten gestattet, in das Schicksal des Stromes dreinzureden, sondern nur eine solche, die den Uferstaaten allein zugute kommt. Die polnischen Interessen können dabei voll gewahrt werden und ebenso gedeihen, als wenn Danzig ein polnischer Hafen wäre. Daß bei gutem Willen eine solche Lösung Polen vollständig befriedigen kann und wird, zeigt ein Blick auf die analogen Verhältnisse der deutschen Rheinlande. Dieses produktionsreichste Gebiet Deutschlands hatte bisher (vom Dortmunder Bezirk abgesehen) ebenfalls keinerlei Zugang zu den deutschen Seehäfen, wenigstens keinen schiffbaren Zugang, auf den es hier allein ankommt. Seine Aus- und Einfuhr blieb durchaus auf das holländische Rotterdam und das belgische Antwerpen angewiesen. Aber ist dadurch der Aufschwung der rheinischen Industrie, des rheinischen Wirtschaftslebens merklich behindert oder auch nur aufgehalten worden? Ist dadurch jemals in den beteiligten Kreisen zur Friedenszeit ein Verlangen wach geworden, Rotterdam und Antwerpen müßten deutsch werden, damit das Rheinland aus der „unwürdigen Abhängigkeit von ausländischen Seehäfen" befreit werde? Nicht im geringsten! Hat doch selbst die bescheidene Bewegung zur Schaffung einer „deutschen Rheinmündung", die den gewaltigen Verdienst der fremden Seehäfen am deutschen Fleiß wenigstens zum Teil den deutschen Häfen zuführen will, keinen rechten Boden im Empfinden des Volkes gewonnen!

Wenn aber in den riesigen Wirtschaftsverflechtungen des Rheinlands die Notwendigkeit einer deutschen Rheinmündung niemals als ein unabweisliches Bedürfnis empfunden worden ist, so vermag man wirklich nicht einzusehen, warum bei den ungleich bescheideneren Verhältnissen im Osten eine polnische Weichselmündung eine conditio sine qua non sein soll. Eine wirtschaftliche Notwendigkeit nach einem nationalen Hafen liegt für Polen keinesfalls vor, sobald ein „gesicherter, freier und zuverlässiger Zugang zur See" auf andere Weise gewährleistet ist. Wie das Rheinland sich mit dem holländischen Mündungshafen unschwer abfand und Bulgarien, Ungarn und Österreich im Frieden durch die Internationalisierung der Donaumündung durchaus ihre Interessen am Zugang zum Schwarzen Meer gewahrt sahen, wie ferner der neue tschechische Staat zur Entwicklung nur der Deutschen Elbe, nicht aber Hamburgs bedarf, so kann auch Polen seine Seeinteressen durch eine friedliche Vereinbarung mit Deutschland über Danzig und die Weichsel in jeder Hinsicht schützen, ohne daß das „Selbstbestimmungsrecht der Völker" im Falle Danzig vergewaltigt zu werden braucht. Nicht wirtschaftliche Notwendigkeiten lassen Polen nach dem Besitz Danzigs und des Weichselunterlaufs streben, sondern lediglich maßlose nationale Eitelkeit — und um diese zu befriedigen, ist schließlich der vierjährige furchtbare Krieg nicht geführt worden! Wenn die Polen aus geschichtlichen Gründen Danzigs Losreißung vom Deutschen Reiche verlangen, können, wie sogar von sozialdemokratischer Seite am 24. Oktober im Reichstag betont wurde, mit demselben Recht die Indianer das gesamte Gebiet der Vereinigten Staaten zurückfordern. Derartig verstiegene Ansprüche würden ein gedeihliches, freundnachbarliches, wirtschaftliches Zusammenleben im Frieden nur gefährden. Immerhin ist Vorsicht geboten, und bei allem Bestreben, dem neuen Polen zum Aufschwung zu verhelfen, wird doch der oberste Grundsatz sein müssen, daß nirgends polnische Vorteile auf deutsche Kosten zugestanden werden.

Dieser Grundsatz verdient auch bei der Lösung des Weichselproblems beachtet zu werden. Unzweifelhaft kommt die in Aussicht genommene Regulierung der Weichsel in erster Linie den Polen

[2]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 254.

zugute, und man sollte daher in Deutschland zwar Mittel und Arbeitskräfte zur Ausführung der Regulierung gewiß zur Verfügung stellen, aber doch die Hauptlast die Polen selber tragen lassen und im übrigen bestrebt sein, die deutschen Landesteile im Osten nicht schlechter zu stellen als die slawischen. Mit anderen Worten: wenn man den Polen einen guten und billigen Transport zum Meer ermöglicht, bedürfen die deutschen Gebiete in Ostpreußen, die schon lange ebenfalls nach billiger Fracht dürsten, ebenfalls der Berücksichtigung. Der masurische Kanal vom Mauersee nach Allenburg[3]), der Ostkanal von Thorn nach Allenstein mit der Fortsetzung des von Geh. Rat Ehlers empfohlenen Lycker Kanals, der Umbau des Oberländischen Kanals von Elbing nach Liebemühl für 600 t-Schiffe, sie müssen eine Ehrensache im Interesse der deutschen Ostmark werden, wenn Polen seinen freien Zugang zum Meere in Gestalt der regulierten Weichsel erhält. Andernfalls bietet Deutschland bewußt selbst die Hand zur Verdrängung deutscher wirtschaftlicher Interessen durch polnische, und Derartiges zuzugestehen wird wohl selbst die extremste Versöhnungspolitik und der fanatischste Glaube an die zweifelhaften Segnungen der künftigen Völkerbundes sich nicht entschließen können!

---

## Die wirtschaftlichen Neugründungen in Ungarn während des Krieges.

Von G. Buetz-Dessau.

Wenn es auch dem ungarischen industriellen Leben nicht gelang, sich die Konjunktur des Krieges in der Weise nutzbar zu machen, wie dies bei der österreichischen Industrie der Fall war, so hat doch auch Ungarn seine Periode der Kriegsgründungen aufzuweisen. Es ist richtig, diejenigen Industrien, welche in diesen Kriegsjahren den Ton innerhalb des Wirtschaftslebens angaben, die Schwerindustrie, die Metall- und Maschinenindustrie hat in Ungarn keine aufblühenden Zeiten gesehen. Von den eigentlichen Industrieunternehmungen sind nur die wenigsten mit Kriegslieferungen bedacht worden. Zu den nicht gewinnbringenden Industrien Ungarns gehörte im Kriege die Eisenindustrie, welche unter Kohlennot und Arbeitermangel litt, keine Hochkonjunktur hatte die Maschinenindustrie zu verzeichnen, die Kohlenindustrie hatte nur zufriedenstellende Ergebnisse. Indessen hatten alle Lebensmittelindustrien, so die Mühlenindustrie, die Spiritusindustrie, die Bierbrauereien und die Konservenindustrie Hochkonjunkturen. Glänzende Geschäfte machte auch die Holzindustrie. So zeigte das Wirtschaftsleben doch einen Drang nach Erweiterung, dem auch die Banken sich nicht verschließen konnten. Die Bankwelt aller Staaten hat ja jetzt ungewöhnliche Verdienstzeiten. In der österreich-ungarischen Monarchie erwächst den Banken noch die gewinnbringende Aufgabe, die Kriegsorganisationen auf wirtschaftlichem Gebiete zu finanzieren, da der Staat diesen Organisationen eine finanzielle Garantie nicht zukommen läßt. Die ungarischen Finanzinstitute nahmen im Kriege eine große Entwicklung vor. Hieran waren nicht nur die Großbanken, sondern auch die Mittelbanken beteiligt. Die Reingewinne der Banken weisen Ziffern auf, die im Frieden nicht als möglich gehalten worden wären. Den Banken kam naturgemäß auch der Gewinn zugute, den das Land in so reichem Maße einheimsen konnte. Der ganze befriedigende Stand des ungarischen Wirtschaftslebens geht ja schon daraus hervor, daß es dem Staate gelang, bis zum Herbste 1917 Kriegsanleihe in der Höhe von 14,57 Milliarden Kronen zu zeichnen. Der Unterschied der Wirtschaftslage beider Teile der Monarchie läßt sich allerdings daran erkennen, daß Österreich, gestützt auf seine eingearbeitete und ausgedehnte Industrie, in dem nämlichen Zeitraume 14,22 Milliarden Kronen mehr Anleihen unterzubringen vermochte als Ungarn.

Stellt man den einzelnen Kriegsjahren nach die Kapitalsbewegungen zusammen, dann kommt man zu den nachfolgenden, für Ungarn recht erfreulichen Ergebnissen. Ungarn gegenüber muß bei derartigen Überblicken bedacht werden, daß seine Industrie noch in den Kinderschuhen steckt. Nach den Berechnungen von Fellner, die zu den vorliegenden sichersten und erschöpfendsten zählen, betrug das Jahreseinkommen in der Industrie nur 1,694 Milliarden Kronen. Die Produktionsvermehrung der Fabrikindustrie wurde auf nur 1,257 Milliarden Kronen im Jahre angegeben. Der Produktionswert der Metallindustrie betrug hierbei nur 300,9 Millionen Kronen im Jahre 1906. Ungarn nahm zwar jede Gelegenheit wahr, seine Industrie zu stärken, der Staat unterstützte in der Form des ständig erweiterten Industrieförderungsgesetzes dies Bemühen, indessen hat Ungarn außer seinen landwirtschaftlichen Rohstoffen keine natürlichen Industriereichtümer. Außerdem hat Österreich in den Entwicklungsepochen beider Staaten den industriellen Interessen Ungarns in solchem Maße entgegengearbeitet, daß es einer langen Zeitspanne bedarf, um Ungarn einer modernen europäisch vollwertigen Industrialisierung zuzuführen. Doppelt sind daher die industriellen und finanziellen Neugründungen in der ungarischen Monarchie zu begrüßen. In den Jahren 1914 bis 1917 sind in Ungarn folgende Neugründungen dem Kapitalwerte nach erfolgt. Es wurden als Neugründung angelegt in Millionen Kronen:

| 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|---|
| 154,5 | 69,9 | 43,6 | 233,6 | 309,2 |

Die Ziffern zeigen, daß die Jahre 1914 und 1915 einen scharfen Rückgang der Wirtschaftsentwicklung brachten. Die allgemeine Unsicherheit des Krieges, der Ausfall des Balkangeschäftes, die Verluste der in von den Feinden besetzten Gebieten mit Kapitalien beteiligten Banken, mußte sich in einem, in vielen Punkten wirtschaftlich noch extensiven Staate in lebhaftester Weise bemerkbar machen. Die Militärerfolge, das Erstarken der Kriegswirtschaft, bringen dann jenes Anwachsen der Kapitalinvestierung, das sich aus

[3]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Martens im Dezemberheft 1911, S. 397: „Der masurische Kanal".

obigen Ziffern erkennen läßt. Hierbei muß darauf hingewiesen werden, daß die Kriegserklärung Rumäniens keine unwesentliche Rückwirkung auf das ungarische Volkswirtschaftsleben auslöste. Gerade der rumänischen Grenze zu befinden sich große ungarische Industrieanlagen, welche nunmehr infolge der Nähe des Kriegsschauplatzes ihren Betrieb einzustellen hatten. Das Bergwerk von Petrozwmy und jenes in Urikoiny-Zsilvölar, lag unmittelbar im Kriegsgebiete. Die Textilindustrie hatte durch die Sirma Klinger in Sepsizentyröryr eine große Leinen- und Baumwollspinnerei errichtet, in der die großen Siebenbürgischen Schurerträge verarbeitet werden. Die Firma mußte sofort den Betrieb einstellen. Da das Vordringen der Rumänen ungewiß, begannen auch die übrigen Textilfabriken Siebenbürgens und Südungarns die Produktion vorübergehend einzustellen. Abgesehen von diesen Rückwirkungen litt auch das Bankwesen unter den neueren Verhältnissen. Das ungarische Kapital war stark in der rumänischen Industrie vertreten. Die Pester Ungarische Kommerzialbank hatte mehrere Millionen Kronen in Rumänien zu arbeiten, auch die Ungarische Bank und Handels-A.-G. war in Rumänien beteiligt. Wenn man auch durch vorgenommene allmähliche Liquidierungen der Forderungen seit dem Beginne des Weltkrieges sein Kapital aus Rumänien zu einem guten Teil herauszuziehen gewußt hatte, blieben die Folgen des Kriegszustandes doch nicht aus. Trotzdem gelang es, wie obige Zahlen dartun, die Kapitalinvestierung, von 1913 zu 1916 berechnet, um nicht weniger als 79,1 Millionen Kronen zu vermehren.

In dem ersten, als Gründerjahr zu bezeichnenden Abschnitte, also im Jahre 1916, hat man außerdem das Kapital der bereits bestehenden Aktiengesellschaften um 278,9 Millionen Kronen vermehrt. Von 1913 zu 1917 gerechnet vermehrte sich das Kapital der bereits vorhandenen Aktiengesellschaften in der folgenden Weise, in Millionen Kronen:

| 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|---|
| 167,7 | 93,1 | 82,4 | 278,3 | 888,6 |

In diesen Ziffern zeigt sich das von 1916 an eingetretene Kriegsgeschäft in einem noch viel klareren Bilde, denn wenn, von 1913 zu 1917 gerechnet, das neu der Volkswirtschaft zugeführte Kapital 155,3 Millionen Kronen ausmachte, dann hat im gleichen Zeitraume das bestehenden Unternehmungen zugeführte, neue Kapital eine Erweiterung von 720,0 Millionen Kronen erfahren. Diese vornehmlich von 1916 zu 1917 erfolgte Erweiterung bestehender Unternehmungen zeigt, wie wenig gesättigt das junge industrielle und händlerische Wirtschaftsleben Ungarns noch ist.

Die Neugründungen, welche im Jahre 1916 vorgenommen wurden, verteilen sich, wie folgt: Es wurden errichtet in Budapest drei neue Geldinstitute und in der Provinz acht neue Geldinstitute. In Budapest begründete sich eine neue Versicherungsgesellschaft. In Budapest wurden 105 Industrieunternehmungen und kommerzielle Unternehmungen, in der Provinz 64 Industrieunternehmungen in das Leben gerufen. Außerdem wurden in Budapest zwei Verkehrsunternehmungen gegründet. Im Jahre 1917 wurden in Budapest drei Assekuranzgesellschaften gegründet, weiter 33 Handelsgesellschaften und 137 sonstige Aktiengesellschaften. Insgesamt wurden 355 neue Aktiengesellschaften 1917 neu in das Leben gerufen. Ihrem Kapitale nach ordnen sich die Neugründungen 1917 in der folgenden Weise. Es wurden gegründet mit einem Kapital von

| | | | |
|---|---|---|---|
| 109,1 | Mill. Kr. | 12 | Geldinstitute (darunter eine Versicherungsgesellschaft), |
| 123,7 | „ „ | 179 | Industrie- u. Komm.-Unternehmungen, |
| 0,68 | „ „ | 2 | Verkehrsunternehmungen. |

Obgleich im Jahre 1917 die Neugründungen hinter den Kapitalvermehrungen schon bestehender Aktiengesellschaften zurückstehen, mag hier doch einmal eine Zerlegung der Kapitalanhäufungen auf die einzelnen neu erstandenen wirtschaftlichen Unternehmungen erfolgen. Es verteilte sich das den Neugründungen 1917 zugeführte Kapital, wie folgt: Es wurden gegründet mit

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4,5 | Mill. Kr. | 3 | Assekuranzgesellschaften, |
| 37,6 | „ „ | 33 | Handelsgesellschaften, |
| 23,0 | „ „ | 22 | Holzindustrieunternehmungen, |
| 19,8 | „ „ | 17 | Montan- u. Maschinenunternehmungen, |
| 32,2 | „ „ | 37 | Bauunternehmungen, |
| 39,5 | „ „ | 27 | Lebensmittelindustrieunternehmungen, |
| 6,3 | „ „ | 13 | Unternehmungen der Papierindustrie, |
| 20,3 | „ „ | 11 | landwirtschaftliche Unternehmungen. |

Es handelt sich hier überdies nur um die in Budapest vorgenommenen Neugründungen. Den Gründungen in der Reichshauptstadt standen noch 172 Neugründungen in der Provinz gegenüber.

Die Kapitalerhöhungen zeigten das folgende Bild. Im Jahre 1916 nahmen in Budapest 11 Geldinstitute, in der Provinz 57 Geldinstitute Kapitalerhöhungen vor. In Budapest haben 71 Industrieunternehmungen und 3 Verkehrsunternehmungen ihr Kapital erhöht, in der Provinz 66 Industrieunternehmungen. Im Jahre 1917 haben von den Budapester Geldinstituten 35 ihr Kapital erhöht, in der Provinz nahmen nicht weniger als 257 eine Vermehrung ihrer Kapitalien vor. Von den Industrie- und Kommerzunternehmungen haben in Budapest 176 ihr Kapital gesteigert, in der Provinz 141. Die Kapitalerhöhungen, in den letzten Kriegsjahren einander gegenübergestellt, ergeben für die einzelnen Gruppen das folgende Bild: Es erhöhten ihr Kapital im Jahre

1916

| | | | |
|---|---|---|---|
| 68 | Geldinstitute um . . . . . | 123,8 | Mill. Kr. |
| 140 | Industrie- u. Komm.-Unternehm. um . | 142,8 | „ „ |
| 3 | Verkehrsunternehmungen um . . . . . | 12,1 | „ „ |

1917

| | | | |
|---|---|---|---|
| 282 | Geldinstitute um . . . . . | 490,6 | Mill. Kr. |
| 317 | Industrie- u. Komm.-Unternehm. um . | 405,2 | „ „ |

Das anläßlich der Kapitalvermehrungen eingezahlte Aufgeld mit einbegriffen, machte im Jahre 1917 die Steigerung der in den Aktiengesellschaften vermehrten Kapitalien die achtensgebietende Summe von 152,29 Millionen Kronen in der Provinz, 1027,1 Millionen Kronen in der Hauptstadt aus.

Die Kapitalsherabsetzungen wurden im Jahre 1916 von 26 Geldinstituten und Industrieunternehmungen in Budapest und von 25 Geldinstituten und Industrieunternehmungen in der Provinz vorgenommen. Die Kapitalherabsetzungen machten 4,88 Millionen Kronen aus. In Konkurs gerieten in Budapest 2 Geldinstitute und 23 sonstige Unternehmungen, in der Provinz 16 Geldinstitute und 38 Industrieunternehmungen. Im Jahre 1917 belief sich die Summe der durch Konkurs und Kapitalherabsetzung erfolgten Geldminderung auf 66,47 Millionen Kronen, im Jahre 1916 stellten sich diese Kapitalverluste auf 37,6 Millionen Kronen. Werden die Kapitalverminderungen von der Steigerung der Kapitalvermehrungen abgesetzt, dann ergibt sich, daß die Vermehrung der Kapitalien im Jahre 1915: 56,9 Millionen Kronen, im Jahre 1916: 474,8 Millionen Kronen und im Jahre 1917: 1131,35 Millionen Kronen betrug. Das entspricht, von 1915 zu 1917 gerechnet, einer Steigerung des Kapitalzuflusses um nicht weniger als 1074,4 Millionen Kronen. Dieses Ergebnis muß sich in der Entwicklung des volkswirtschaftlichen Lebens Ungarns in jeder Weise bemerkbar machen. Es ist dies um so mehr der Fall, als die Gründerperiode in Ungarn keineswegs abgeschlossen ist. Im Jahre 1918 haben wir ständig von Neugründungen, vornehmlich innerhalb des Geschäftes der Banken, hören können. Auch sind wiederum in reichem Maße Kapitalerhöhungen erfolgt. Auch Ungarn nimmt im wachsenden Maßstabe an der allgemeinen Kapitalbelebung teil, der das Wirtschaftsleben aller entwickelten Staaten der Erde infolge des Krieges anheimgefallen ist. Der Nutzen scheint allerdings durch die politischen Umwälzungen Ende 1918 vielfach in Frage gestellt.

---

## Spaniens wirtschaftliche Neuorientierung.

Von E. Trott-Helge-Misdroy.

Keinem Lande ist das Festhalten an der Neutralität wirtschaftlich so günstig gewesen, wie Spanien. Das Land, das früher auf ausländische Geldhilfe geradezu angewiesen war, ist heute in der Lage, dem Auslande Anleihen zu gewähren; der Goldbestand der Bank von Spanien, vor dem Kriege nur etwa 550 Millionen Pesetas, ist auf über 2 Milliarden angewachsen, eine Steigerung, die nirgendwo Ähnliches aufzuweisen hat. An Gold kamen herein in 1914: 25 Mill., 1915: 220 Mill., 1916: 355 Mill., 1917 500 Mill. Pesetas. Die äußere Rente konnte gleichfalls in ansehnlichen Beträgen in das Heimatland zurückwandern, ja, die gesamte äußere Schuld — vor dem Kriege über eine Milliarde Pesetas —, wird wahrscheinlich schon in allernächster Zeit in eine innere umgewandelt werden. Wenn demzufolge der spanische Peseta einen ungewöhnlich hohen Stand aufzuweisen hat, 60 Prozent über dem französischen Franken und 18 Prozent über dem an sich sehr günstig notierenden schweizerischen, so erklärt sich das aus der Kräftigung, die der Geldmarkt Spaniens und damit das gesamte wirtschaftliche Leben des Landes erfahren haben. An keiner Stelle dürfte vorausgeahnt worden sein, daß Spanien jemals zu so guten Geld- und Valutaverhältnissen kommen könnte. Im Zusammenhange damit steht die Einführung der Goldwährung, die, eine Annahme des Gesetzentwurfes des spanischen Finanzministers durch die Cortes vorausgesetzt, am 1. Juni 1919 in Kraft treten soll, und nach deren Bestimmungen alle Zahlungen über 50 Peseten in Gold zu erledigen sein werden. Bei der Überfülle an Gold im Lande wird sich diese Maßnahme in leichtester Weise durchführen lassen.

Auf einer solch soliden Grundlage vollzieht sich naturgemäß das gesamte spanische Wirtschaftsleben in vollkommen veränderter Weise. Die ehemals passive Handelsbilanz des Landes gestaltete sich stark aktiv, da Spanien durch den Weltkrieg als bequem gelegenes Versorgungsgebiet Frankreichs und Englands seine vielartigen Naturschätze zu hohen Preisen ausführen konnte.

Die Ziffern des Ausfuhrhandels während der vier Kriegsjahre sind die folgenden in Millionen Pesetas:

| | Einfuhr | davon Edelmetall | Ausfuhr | Einfuhrüberschuß | Ausfuhrüberschuß |
|---|---|---|---|---|---|
| 1914 . . . | 1050 | etwa 30 | 880 | 170 | — |
| 1915 . . . | 1206 | 220 | 1258 | — | 52 |
| 1916 . . . | 1280 | 355 | 1377 | — | 97 |
| 1917 . . . | 1328 | 500 | 1303 | 25 | — |

Da die Edelmetallausfuhr Spaniens nur gering ist, in den Jahren 1915—1917 durchschnittlich nur etwa 9 Millionen Pesetas, so ergibt sich aus dieser Übersicht ein stetes Anwachsen der Aktivität der Handelsbilanz. Seit Mitte 1917 zeigt der Außenhandel allerdings einen starken Rückgang, worauf noch zurückgekommen werden wird.

Englische und französische Kapitalisten zeigten vor allem intensives Interesse für das Erz- und Kohlengebiet längs der Küste von Viscaya, während in den südlichen Provinzen Amerika Kapitalien investierte und Erz- und Kohlengruben ausbeutete. Vielfach ist ein intensiver Raubbau und übermäßiger Export betrieben worden, der beispielsweise bei Kupfererzen so stark in Erscheinung tritt, daß dem spanischen Markte zur Versorgung seiner eigenen Industrie heute nicht die notwendigen Mengen Feinkupfer zur Verfügung stehen, weshalb ein geradezu kritischer Materialmangel herrscht. Die Handelskammer von Madrid hat daher an die Regierung das Ansuchen gestellt, sie möge die Ententeländer zwingen, gegen die Abnahme von Rohkupfer aus spanischen Gruben das für die einheimische Industrie benötigte Feinkupfer zurück zu liefern. Anderenfalls sei zu befürchten, daß der Kupfermangel bestimmte Zweige der Maschinenindustrie lahm lege, sogar die Reparaturarbeiten an Lokomotiven unmöglich mache, wodurch die Transportkrise nur noch vergrößert werden würde.

Außer der schon erwähnten Einführung der Goldwährung und der Umwandlung der äußeren Schuld in eine innere, bestehen bei der Regierung

gegenwärtig verschiedene andere wirtschaftliche Pläne. Der wichtigste ist die Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes, damit verbunden eine weitgehende Ausgestaltung der Verkehrslinien. Eine Anleihe von 2—3 Milliarden Peseten soll diese Aufgabe durchführen helfen, und ein diesbezüglicher Gesetzentwurf dürfte den Cortes inzwischen zugegangen sein. Von großer Bedeutung für Industrie und Verkehrswesen ist ferner die Errichtung des nationalen Kohlenkonsortiums, welche, auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 2. März 1917, am 12. Juli 1917 erfolgte mit dem Zweck, die Kohlenerzeugung des Landes und den Ertrag seiner Kohlengruben durch Zusammenfassen kleinerer Betriebe, durch Schürfen nach Kohlenfeldern und Anwendung mechanischer Betriebsmittel zu steigern[1]). Die Regierung hat sich bei dieser Nationalgründung einen weitgehenden Einfluß auf die Preisgestaltung am Kohlenmarkte gesichert und auch sonst durch soziale Gesichtspunkte ein festes Fundament für die erfolgreiche Durchführung der erlassenen Bestimmungen geschaffen. Tatsächlich ist eine Mehrung des Kohlenabbaus für Spanien eine vitale Notwendigkeit, die wichtigste Vorbedingung für den Aufbau seiner Industrie und die Ausgestaltung seiner Verkehrsmittel. Auch geologisch bestehen solche Möglichkeiten. Denn während bisher nur durchschnittlich 5—6 Mill. Tonnen jährlich gefördert worden sind, glauben fachmännische Kreise, daß sich die spanische Kohlenproduktion bis auf 20 Millionen Tonnen heben läßt, sofern die Kohlenablagerungen in Katalonien, Aragon, beiden Castilien und den baskischen Provinzen abgebaut werden. Französische Kapitalisten planen nach dieser Richtung hin die Gründung eines Syndikates, um Kohlenausbeute in großem Maßstabe zu betreiben. Allerdings werden sie in erster Reihe das Bestreben haben, Kohle nach Frankreich auszuführen, was den wirtschaftlichen Interessen Spaniens indessen zuwiderlaufen und, nachdem einmal das nationale Kohlenkonsortium errichtet worden ist, wohl nicht ohne weiteres durchführbar sein dürfte. Denn es ist vorauszusehen, daß die spanische Regierung ein Veto einlegen würde, sobald durch übermäßigen Kohlenexport die einheimische Versorgung gefährdet werden möchte. Bei dem Einflusse, den sich die Regierung vorbehalten hat, ist das mindestens wahrscheinlich.

Mit der Hebung der Kohlenförderung geht in Spanien ein stark erhöhtes Interesse für den Erzabbau Hand in Hand. Auf die ausländischen Gründungen und Beteiligungen wurde bereits hingewiesen, doch regt sich allmählich auch die inländische Initiative in dem an Bodenschätzen aller Art so reichen Lande, nicht allein um Erze auszuführen, sondern um deren Verwertung im Lande selbst zu betreiben. Allerdings bleibt gerade auf diesem Gebiete noch sehr viel zu tun übrig. Hatte doch nichts dem Wirtschaftsleben Spaniens so stark geschadet, wie seine einstige Methode, Rohmaterialien unverarbeitet auszuführen, dafür aber teuer bezahlte Metalle, Halbfabrikate und fertige Waren herein zu nehmen. Beispielsweise besaß Spanien keine Verhüttungsindustrie für Kupfererze, trotzdem das Land reiche Kupferminen beherbergt. Auch heute ist es noch nicht möglich, Kupfer auf elektrolytischem Wege zu raffinieren, woraus sich die oben geschilderten Schwierigkeiten ergeben haben.

Die spanische Erzausfuhr zeigt für die wichtigsten Positionen die folgenden Ziffern:

Ausfuhr in Tonnen

| | 1916 | 1917 |
|---|---|---|
| Eisenerz | 5 045 575 | 5 137 621 |
| Kupfererz | 45 606 | 31 327 |
| Schwefeleisenkies | 2 744 767 | 1 964 987 |
| Salz | 423 034 | 271 394 |
| Kupfer | 26 838 | 30 717 |
| Blei | 173 927 | 154 978 |

Dennoch haben manche industriellen Gebiete einen beträchtlichen Fortschritt aufzuweisen. Außer dem schon erwähnten Bergbau ist es in erster Linie die Schwerindustrie, die sich kräftig zu entwickeln beginnt. Daneben die elektrische Kraftindustrie, die Erzeugung „weißer Kohle“ durch Ausnutzung der Wasserkräfte. Daraus erklärt sich der große Bedarf Spaniens an Wasserturbinen und elektrischem Material aller Art, wofür heute besonders die Schweiz ein großer Versorger ist und hoffentlich ein wesentlicher Teil später einmal der Lieferung durch Deutschland vorbehalten sein wird. Durch das spanisch-französische Wirtschaftsabkommen, das inzwischen nach mancherlei Schwierigkeiten ratifiziert sein dürfte, ist Spanien heute stärker als früher in der Lage, schweizerische elektrische Maschinen und Zubehörteile durch Frankreich zu transitieren. Übrigens ist auch die Elektrisierung eines Teils der Eisenbahnen schon heute fest in Aussicht genommen, woraus sich ein weiterer Aufschwung der elektrischen Industrie Spaniens und im Zusammenhange damit für zahlreiche durch Massenerzeugung und Kleinarbeit hergestellte Zubehörteile während der nächsten Jahre ein ganz gewaltiger Einfuhrbedarf ergeben wird.

Überhaupt gilt für Spanien ganz allgemein, daß abgesehen von einzelnen im Lande langeingesessenen Zweigen die Veredelungsindustrie noch vor großen Aufgaben steht. Auch dort baut sich die Entwicklung der Fabrikation folgerichtig zunächst auf gröberen Erzeugnissen auf. Als der Krieg die ausländischen Zufuhren abschnitt, Spanien infolgedessen die dort stark eingeführten deutschen Maschinen, Werkzeuge, Instrumente, Chemikalien und Bedarfsartikel des täglichen Lebens vermißte, da kam die Erkenntnis von der Notwendigkeit der Eigenerzeugung. Da wiesen einsichtige Volkswirtschaftler nach, daß, wenn nicht jetzt, so niemals die Stunde kommen werde, da Spanien seine reichen Hilfsmittel im Lande selbst verwerten müsse. Zumal doch die Arbeit ein das Volksvermögen mehrender Faktor sei. Aber Industrien lassen sich nun einmal nicht aus dem Boden stampfen. Ihre Entwicklung vollzieht sich in vor-

[1]) Siehe Jahrgang 1918, Heft 2/3: „Das nationale Kohlenkonsortium Spaniens“.

geschriebenen Bahnen. Auch Spanien besaß zwar eine gute Textilindustrie, im Norden blühte eine Eisen- und Stahlindustrie, wobei nur an das größte Werk dieser Art, die Altos Horños in Viscaya, erinnert zu werden braucht, die schon vor dem Kriege einen Stamm von 7000 Menschen beschäftigte und mit über 27 000 PS. arbeitete. Dagegen lag die Maschinenindustrie stark darnieder. Gründungen dieser Art waren stillgelegt worden, weil sie unrentabel fabrizierten und das Ausland bequemer, besser und preiswerter lieferte.

Der Krieg hat Wandel geschaffen. Spanien entwickelte nicht nur seine Schwerindustrie, sondern erweckte auch die Maschinenindustrie zu neuem Leben. Heute arbeiten Schiffswerften und landwirtschaftliche Maschinenfabriken neben zahlreichen Kleinwerkstätten. Ein allgemeiner Zug der Betätigung geht durch das Land. Erst der Krieg mußte kommen, um offenbar werden zu lassen, welche großen Schätze ungenützt in den Händen des Volkes gelegen hatten und achtlos fortgegeben worden waren.

Daß trotz der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung die lange Kriegsdauer auch Spanien von Schwierigkeiten und Rückschlägen nicht unberührt lassen würde, mußte vorausgesehen werden. So hat beispielsweise die Frachtnot Nachteile gebracht, die sich in einem scharfen Rückgange des Außenhandels nachweisen lassen. Die folgenden Zahlen erläutern das:

Außenhandel im ersten Vierteljahr (in Pesetas)

| | 1916 | 1917 | 1918 |
|---|---|---|---|
| Wareneinfuhr . . . | 235 377 637 | 237 206 027 | 128 411 329 |
| Warenausfuhr . . | 331 560 212 | 318 557 523 | 201 843 582 |
| Ausfuhrüberschuß | 94 390 000 | 79 400 000 | 70 960 000 |

Ein- und Ausfuhr sind demnach stark zurückgegangen, die Einfuhr sogar in weit stärkerem Maße als die Ausfuhr. Infolge der Frachtennot und U-Boot-Gefahr liefert Nordamerika, mit dem Spanien ein wirtschaftliches Abkommen getroffen und dem es auch ein Darlehn gegeben hat, aus Furcht vor der U-Boot-Gefahr sehr zurückhaltend, insbesondere sind die Zufuhren amerikanischer Baumwolle immer geringer geworden. Dadurch gerät die Textilindustrie in eine mißliche Lage. Der Rückgang der Ausfuhr ist übrigens in seinen Folgen für Spanien wenig nachteilig, da einerseits die finanziellen Verhältnisse so günstig liegen, daß ein solcher Ausfall ertragen werden kann, immerhin auch noch ein ganz beträchtlicher Ausfuhrüberschuß besteht. Andererseits ist die spanische Industrie heute besser als früher in der Lage, die Rohstoffe im Inlande zu verwerten. Wenn beispielsweise die Erzausfuhr von Bilbao und Castro im Jahre 1914: 2 385 000 Tonnen, 1915: 2 233 000 Tonnen und in 1916: 2 737 000 Tonnen, dagegen in 1917 nur 2 372 000 Tonnen betragen hat, sich also für 1917 gegen 1916 ein nicht unbeträchtlicher Rückgang ergeben hat, so muß berücksichtigt werden, daß auch die Förderungen der Eisenerze sich vermindert haben. So ging die Produktion in Bilbao von 3 238 000 Tonnen im Jahre 1917 auf 2 751 000 T. zurück, weil Kohlen und andere Betriebsstoffe fehlen, außerdem die Frachtverhältnisse auf den Eisenbahnen immer krisenhafter werden.

Zusammenfassend ist trotz dieser Schwierigkeiten die wirtschaftliche Lage Spaniens heute eine aussichtsreiche, die jegliche Entwicklungsmöglichkeiten in der Zukunft offen läßt, sobald die Möglichkeiten wieder bestehen werden, Waren unbehindert ein- und auszuführen. Wie schon angedeutet, werden sich aus den Fortschritten der Industrie während der letzten Jahre nach dem Kriege ganz neue Bedarfsmöglichkeiten ergeben. Maschinen und Zubehörteile, Hilfsmaschinen und Werkzeuge, Chemikalien und Betriebsstoffe, sowie hunderterlei Kleinigkeiten, welche Spanien noch nicht selbst zu erzeugen vermag, werden nötig sein, um die eigene Produktion zu ergänzen und die Arbeit auf den verschiedensten Gebieten in zeitgemäßer und wirklich rationeller Weise erledigen zu können. Der Geschäftsverkehr mit Spanien aber wird sich dadurch angenehm und solid gestalten, daß der einzelne Industrielle wohlhabend und zahlungsfähig geworden ist und auch das ehemals so wenig geschlossene Bankwesen des Landes eine Konsolidierung erfahren hat. Ist es doch nach langen Bemühungen kürzlich dazu gekommen, das Consorcio Bancario Español zu begründen, das mit dem Sitze in Madrid die Bankiers Nordspaniens, des Zentrums und Kataloniens vereinigt und über ein Kapital von 50 Millionen Pesetas verfügt. Seine Aufgabe ist mit in erster Reihe, die gegenseitige Konkurrenz der Banken auszuschalten und der Geschäftswelt vorteilhafte Kredit- und Anlagebedingungen zu gewähren.

Alle diese Neuerungen berechtigen zu den glücklichsten Hoffnungen für unsere künftigen Handelsbeziehungen zu Spanien, zumal da deutsche Waren dort vor dem Kriege allgemeine Schätzung genossen haben und das Land sie heute schwer entbehrt, obwohl die Industrie sich entwickelt und Spanien zu einem modernen Wirtschaftsstaate herauswächst.

---

## Der Einfluß des Krieges auf die japanische Industrie.

Von Dr. Paul Ostwald-Berlin.

Japan befand sich in industrieller Beziehung vor dem Kriege in dem Stadium des Übergangs von der Hausindustrie zur Fabrikindustrie. Trotz der gewaltigen Anstrengungen, die Japan in den letzten drei Jahrzehnten vor dem Kriege gemacht hatte, um eine moderne Industrie zu bekommen, waren zwar die Ergebnisse in bezug auf das Land selbst bedeutend, aber im Vergleich mit den anderen Staaten doch immer noch gering zu nennen. Die Handelsbilanz Japans blieb deshalb auch passiv. In nur ganz wenigen Industriezweigen war Japan bis 1914 soweit gekommen, daß es sich selbst versorgen und ausführen konnte. In erster Linie kamen da die Seiden- und Baumwollindustrie in Betracht. Die Seidenindustrie ist aber ein altes Gewerbe, und Japan hat von jeher Seide ausgeführt. Daß die Produktion in dieser Industrie

infolge der Einführung moderner Technik bald steigen mußte, ist nicht weiter verwunderlich. Anders verhält es sich bei der Baumwollindustrie. Sie ist erst in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eingeführt worden und nahm nach anfänglichen Mißerfolgen bald großen Aufschwung. Die Zahl der Spindeln stieg von 65 000 im Jahre 1886 auf 1 403 000 im Jahre 1908, und sie betrug im Jahre 1914 2 816 038. Die Zahl der Webstühle war im Vergleich dazu gering, denn sie betrug nur 30 562 im Jahre 1914. Im Vordergrund der Baumwollfabrikation Japans stand daher die Herstellung von Garn; Baumwollgewebe wurden bedeutend weniger angefertigt. Wir können sogar feststellen, daß die Einfuhr der Baumwollgewebe stieg. Der Wert dieser Einfuhr betrug um 1890 etwa 6 Millionen Yen, 1903 11 Millionen, 1908 14 Millionen Yen. Gewebe und Garn, die in Japan hergestellt und von dort ausgeführt wurden, waren aber in der Qualität äußerst minderwertig und konnten in keiner Weise eine Konkurrenz mit den europäischen Waren aushalten. Als zweites nennenswertes Industrieprodukt in bezug auf die Ausfuhr kamen bis vor dem Kriege nur noch die Streichhölzer in Betracht. Aber auch sie waren von einer äußerst geringen Qualität, und deshalb wurden sie in China, wohin sie in erster Linie geliefert wurden, nicht gern gesehen.

Irgendwelche andere Industrien von Bedeutung waren bis 1914 in keiner Weise soweit in Japan vorgeschritten, daß sie das Land selbst versorgen, geschweige denn, daß sie ihre Waren ausführen konnten. Denn die Ausfuhr an billigen und minderwertigen Lampen, Gläsern, Bürsten, Papierwaren u. a. spielte keine Rolle.

Daß die Dinge so standen trotz der großen Anstrengungen, die von der japanischen Regierung zur Förderung des modernen industriellen Lebens gemacht wurden, kann nicht Wunder nehmen. Zu einer modernen Industrie genügen eben nicht nur Fabriken und Maschinen, sondern auch gelernte Arbeiter, technisch gebildete Ingenieure usw. Dazu kamen zwei weitere Hemmnisse, die im Mangel an Geld und Eisen lagen. Japan war vor dem Kriege ein Staat, der in finanzieller Hinsicht durchaus von England abhängig war. Die Staatsschuld war vor allem durch das Ausbleiben der russischen Kriegsentschädigung und die weiteren großen Rüstungen zu Land und zu Wasser ganz enorm gewachsen. Dieses Anwachsen der Staatsschuld zeigen die folgenden Zahlen; sie betrug im Rechnungsjahr

| | in 1000 Yen |
|---|---|
| 1892/93 . . . . | 270 532 |
| 1908/09 . . . . | 2 267 346 |
| 1910/11 . . . . | 2 664 359 |

Dazu kam, daß die Leute, die sich in industriellen Unternehmungen betätigten, nicht aus dem alten Kaufmannsstande hervorgingen, sondern daß sie aus dem alten Ritterstand der Samurais kamen, also Leute ohne Kapital waren. In bezug auf das Eisen aber ist zu beachten, daß Japan ein eisenarmes Land ist. Es war schon deshalb zu großer Einfuhr von Roheisen und Eisenfabrikaten aller Art gezwungen. Es hat 83 Prozent seines Bedarfs an Roheisen, Stahl, Lokomotiven, Dampfern, Maschinen, Kriegsschiffen usw. aus dem Auslande bezogen. Diese Eisennot des Landes beschäftigte darum die japanischen Volkswirtschaftler dauernd und war ihre größte Sorge. Der „Tokioer Ekonomist“ schrieb deshalb noch im Juliheft 1914: „Lange kann es so nicht weitergehen, und wir haben, wenn uns kein Glückszufall hilft, die Wahl zwischen Rückgang unserer Zivilisation und dem Bankerott.“

Diese letzten beiden Hemmnisse für die Entwicklung der japanischen Industrie, den Mangel an Kapital und den Mangel an Eisen, hat nun der Krieg hinweggeräumt. Japan hat in wohlverstandenem eigenen Interesse den Krieg in der Hauptsache als Zuschauer von fern mitgemacht und hat eben durch seine Lieferungen von Munition, Waffen und Kriegsgerät aller Art an die Entente in bedeutendem Maße verdienen können. Die ihm bis dahin fehlenden Eisenquellen hat es sich aber in China zu sichern verstanden. Mit Eifer wiesen schon vor dem Kriege die japanischen Volkswirtschaftler ihre Regierung auf das an Eisen reiche China hin. Bezeichnend dafür bleibt immer ein Artikel in der „Tokioer Manichi Schimbun“ im Mai 1914 in dem es u. a. hieß: „Unglücklicherweise hat Japan kein Eisen. Aber wenn Japan dies braucht, so gibt es in der Nähe ein großes Reich, das reich ist an Eisenerzen. Das Aufblühen Japans hängt von der Gewinnung von Eisenbergwerken in diesem Lande ab. In China gibt es außer Eisen noch Gold, Silber, Kupfer, Petroleum und Steinkohle. Soll Japan der Verteilung dieser Mineralien zusehen, ohne nachdrücklich zuzugreifen? Die Hauptsache ist eine kräftige Politik und die Entschlossenheit des Volkes.“ Die Sicherung der chinesischen Mineralprodukte ist ja denn auch mit ein Hauptgrund für Japans Vorgehen gegen das Reich der Mitte während des Weltkrieges gewesen. Es hat durchgesetzt, daß es einmal in die Rechte Deutschlands auf Schantung tritt, hat außerdem aber auch das große Taochung Bergwerk in Anhui mit Beschlag belegt, es wird die Eisenerzlager im Bezirk Yantsi ausbeuten und hat ferner alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die Eisenproduktion in der Südmandschurei und in Korea zu steigern. Zur Verarbeitung des gewonnenen Eisenerzes und zur Sicherung einer regelmäßigen Zufuhr sind große neue Gesellschaften ins Leben gerufen worden, und zwar mit nicht unerheblichen Kapitalmengen. So sind z. B. mit Unterstützung der Regierung die „Oriental Iron Smelting Company“ mit einem Kapital von 25 Millionen Yen und die japanisch-chinesische Industriegesellschaft mit einem Kapital von 50 Millionen Yen gegründet worden.

Der große Bedarf an Kriegsmaterial aller Art der Entente und zugleich die mit der Dauer des Krieges immer mehr abnehmende Einfuhrmöglichkeit aus dem Auslande wirkten nun ferner gemeinsam dahin, daß Japan auf dem Wege der Industrialisierung schneller fortschreiten konnte und mußte. Geld strömte ja dem Lande zu, und so war es möglich, neue Industriebetriebe ins Leben zu rufen, die einmal den Bedarf der Bundesgenossen, dann aber

auch den Bedarf im eigenen Lande befriedigen sollten. Japan konnte sich keinen geeigneteren und günstigeren Augenblick zur Vergrößerung seiner industriellen Produktion und damit zur Vergrößerung seiner wirtschaftlichen Selbständigkeit wünschen. Auf allen Gebieten der industriellen Produktion sehen wir deshalb in Japan das eifrige Bemühen hervortreten, selbständig zu werden, ja nach Möglichkeit soweit zu kommen, daß man nach dem Kriege mit den Westmächten auf dem Weltmarkt, d. h. vor allem in Ostasien selbst, in Konkurrenz treten kann.

Am bedeutendsten ist dieser Fortschritt auf dem Gebiete der Eisenindustrie zu beobachten. Denn Japan hat sich während der Kriegsjahre in den Stand gesetzt, seinen eigenen Maschinenbedarf zu decken. Vor allem ist es ihm gelungen, die feineren Textilmaschinen, die es aus Deutschland und England bezog, selbst herzustellen, ebenso die Kraftmaschinen, wissenschaftliche Instrumente u. a. Im Schiffbau ist nicht nur die Zahl der Werften vergrößert worden, sondern es ist auch bereits möglich gewesen, Schiffe vom Stapel zu lassen, die ganz aus japanischem Material hergestellt wurden. Einen ganz bedeutenden Umschwung hat der Krieg in der japanischen Zinkindustrie hervorgerufen. Vor dem Kriege gingen fast die gesamten Zinkerze Japans nach Deutschland, England, Belgien und kehrten von dort als reines Zink zurück. Jetzt ist in Japan selbst eine Zinkhüttenindustrie entstanden, die nicht nur den eigenen Bedarf zu decken hofft, sondern die auch an eine starke Ausfuhr von Zink denkt. Die Textilindustrie hat starke Vergrößerungen erfahren. Die Zahl der Spindeln im Baumwollgewerbe hat 3 Millionen überschritten. Auch ist man mehr dazu übergegangen, die Baumwollgewebe im eigenen Lande herzustellen. Doch ist Japan nicht imstande gewesen, das feinere Garn und die feineren Gewebe herzustellen. Die Qualität der Waren hat sich während des Krieges nicht gehoben. Ähnlich verhält es sich in der Seidenindustrie. Vor dem Kriege führte Japan die Rohseide aus und befaßte sich selbst wenig mit Seidenspinnerei und Seidenweberei. Die zunehmende Kapitalkraft des Landes und der gesteigerte Bedarf an Seidenwaren in der gesamten Welt hat Japan nun zur größeren Verarbeitung der Rohseide im Lande selbst veranlaßt. Die Wollindustrie, die vor dem Kriege nur recht unerhebliche Anfänge aufzuweisen hatte, ist durch den Krieg um ein Bedeutendes vorwärts gekommen. Der Schafzucht ist während des Krieges größere Beachtung geschenkt worden.

In anderen wichtigen Industriezweigen ist ein so günstiger Fortschritt dagegen weniger gelungen, wenn auch da die Zahl der Fabriken sich selbstverständlich vermehrt hat. Den größten Fehlschlag in den auf die neuen Unternehmungen gesetzten Hoffnungen hat die chemische Industrie Japans zu verzeichnen. Vor allem sind die Versuche, gute Farbstoffe zu gewinnen, durchaus als fehlgeschlagen zu bezeichnen. Die Streichholzfabrikation, die schon vor dem Kriege exportierte, hat jetzt während des Krieges zwar ihren Absatz vergrößert — so wurden 1912 für 12,05 Millionen Yen ausgeführt, 1916 für 21,10 — aber an Qualität sind sie deshalb nicht besser geworden. So behauptet die Schwedische Handelskammer in London, daß nur das zehnte Holz wirklich zündet. In der Glasindustrie ist in ähnlicher Weise eine Vermehrung der Glashütten und auch eine Steigerung der Ausfuhr festzustellen. Gehört doch selbst England augenblicklich zu den Abnehmern japanischer Glaswaren. Aber eine Verbesserung der in Japan hergestellten Glaswaren gegenüber der Zeit vor dem Kriege ist nicht zu beobachten. Es ist billige Qualitätsware geblieben, und die Güte der deutschen und belgischen Glaswaren ist in keiner Weise auch nur irgendwie erreicht worden. Ebensowenig ist Japan fähig gewesen, den höheren Anforderungen der elektrotechnischen Industrie zu genügen. Es hat selbst jetzt während des Krieges hier ohne Einfuhr an Schalttafeln, Instrumenten, Zählern nicht bestehen können.

Diese Beispiele, die ich im Rahmen dieser kurzen orientierenden Arbeit auf die wichtigsten Industriezweige Japans beschränken mußte, werden zur Genüge zeigen, daß die Industrialisierung des Landes im allgemeinen zwar um ein ganz Bedeutendes vorwärts gekommen ist, daß Japan aber doch auch nach dem Kriege noch nicht so weit sein wird, um als wirklicher Konkurrent auf dem Weltmarkt gelten zu können. Zu einem hat eben der Krieg auch Japan nicht verhelfen können, das ist ein genügend großer Stamm gelernter Arbeiter und gut ausgebildeter Techniker und Ingenieure. Dieser Mangel ist geblieben, hier bedarf es natürlich der Zeit. Produktion billiger Qualitätsware ist auch heute noch im allgemeinen das Kennzeichen der japanischen Industrie, nur daß sie im Gegensatz zur Zeit vor dem Kriege in noch größerem Maßstabe hergestellt wird. Ob ferner die Waren besserer Qualität, die Japan herzustellen gelernt hat, wie z. B. in der Maschinenindustrie, wirklich die Konkurrenz mit den in Europa oder Amerika angefertigten aushalten werden, muß die Zukunft erst beweisen. Es ist weiter zu bedenken, daß die großen Pläne, die Japan in bezug auf die bedeutendsten seiner Industriezweige hegt, in bezug auf die Eisen- und Textilindustrie, insofern auf unsicheren Faktoren aufgebaut sind, als der Bezug der Rohware doch nicht endgültig als geregelt anzusehen ist. Bei der Eisenindustrie allenfalls noch eher als bei der Baumwoll- und Wollindustrie. Die Baumwolle hat Japan in erster Linie aus Indien und Amerika bezogen, erst in dritter Linie aus China. Im eigenen Lande ist die Baumwollproduktion sehr gering. Was wird aus der japanischen Baumwollindustrie, wenn England und Amerika hier Schwierigkeiten machen? Japans politische Gegner haben damit eine furchtbare Waffe in der Hand. In China dagegen hat die eigene Baumwollspinnerei schon vor dem Kriege erheblich zugenommen, und es ist hier aller Wahrscheinlichkeit nach mit einer weiteren Aufwärtsbewegung zu rechnen. Auch die Wolle hat Japan aus Australien, Südafrika und Argentinien bezogen, und es wird diesen Rohstoff weiterhin aus dem Auslande beziehen müssen trotz aller

Sorge, die der Schafzucht neuerdings zugewandt wird. Zu alledem kommt nun wohl noch, daß das japanische Volk seiner ganzen Anlage nach kaum ein Volk der Erfinder und der starken sich durchsetzenden Individualitäten werden wird. Der Krieg hat das ja bewiesen, denn sonst hätte die japanische Industrie bei dieser günstigen Konjunktur weiter kommen müssen, als sie in der Tat gekommen ist. Mit Recht weist Rathgen in seiner trefflichen, schon vor dem Kriege erschienenen Arbeit: „Die Japaner in der Weltwirtschaft" darauf hin, daß die starke ästhetische Begabung des japanischen Volkes das einzige gewesen sei, worin es sich originell gezeigt hat, und daß eben diese Begabung nur in beschränktem Maße die Produktion in wirtschaftlicher Beziehung befruchten könne. Daß man sich über das alles in japanischen Kreisen selbst recht klar ist, bezeichnen die Worte des Barons Megata anläßlich seines Besuches in den Vereinigten Staaten im Herbst 1914. Er führte damals u. a. folgendes aus: „Als mit Kriegsausbruch große Nachfrage der alliierten Länder nach Munition entstand und plötzlich die Einfuhr von Farbstoffen und Chemikalien aufhörte, als die Weltknappheit an Frachtraum die Unternehmungslust des japanischen Volkes anregte, nahmen Schiffbau, Eisen- und Stahlfabrikation, chemische, elektrische und metallurgische Industrie, erst recht die Munitionsindustrie, einen großen Aufschwung. Diese neuen Industrien, die durch ihren kleinen Markt, Knappheit des Rohmaterials und ungenügende Versorgung mit gelernten Arbeitern und Ingenieuren beengt sind, können natürlich nicht mit den Unternehmungen in den Vereinigten Staaten, England und Deutschland verglichen werden, es sei denn, daß diese Industrien oder diejenigen, die entstehen, sich in gesunder Weise entwickeln."

Von einer gelben Gefahr auf dem wirtschaftlichen Gebiete reden zu wollen, ist also auch heute noch ebenso falsch, wie es vor dem Kriege falsch war. Auf dem ostasiatischen Markte werden die abendländischen Qualitätswaren nach wie vor ihren Absatz finden. Allerdings wird bei dieser Rechnung die politische Machtstellung, die Japan sich hat erwerben können, insofern eine wichtige Rolle spielen, als für die wirtschaftliche Betätigung im fernen Osten als allgemeiner Grundsatz wohl zu gelten haben wird: nichts ohne Japan, alles mit Japan. Für uns Deutsche werden daher die Aussichten für eine neue Zukunft in Ostasien nicht trübe sein, sobald es uns gelingt, in politischer Beziehung dort Versäumtes nachzuholen und aus dem Gegensatz zwischen Japan und Angloamerikanertum für uns Nutzen zu ziehen[1]).

[1]) Vgl. dazu auch meine Arbeit: „Die Großmächte in Ostasien". Langensalza 1918.

# Verkehrspolitische Tagesfragen.

Schriftleitung: Reg.-Rat a. D. Prof. A. Endres, Hauptamtlicher Dozent für Verkehrswesen an der Handelshochschule Mannheim. Zuschriften an den Schriftleiter erbeten: Mannheim, Rheinvillenstr. 16.

## Die neue Telefunkenverbindung Holland—Java.

Von Ingenieur Otto Nairz-Potsdam.

Die Herstellung einer drahtlosen Verbindung zwischen Holland und seinen Ostindischen Kolonien hat die Öffentlichkeit in Holland während des Krieges außerordentlich stark beschäftigt. Ein heftiger Meinungsaustausch wurde in der Presse des Landes ausgefochteu, und die Holländische Regierung, die die Wichtigkeit dieser radiotelegraphischen Verbindung anerkannte, entschloß sich denn auch zu ihrer Herstellung.

Im Frühjahr 1918 begannen Verhandlungen über die Lieferung einer in Holland zu errichtenden Station. Eine Kommission der holländischen Post- und Telegraphenverwaltung, nämlich die Herren Telegraphen-Ingenieure J. de Brauw und Voelter, verhandelten mit der „Telefunken-Gesellschaft" über ein einzureichendes Angebot. Darüber gingen mehrere Monate ins Land, bis der Ministerrat beschloß, mit „Telefunken" endgültig über eine Erteilung des Auftrages zu verhandeln.

Inzwischen hatte eine Kommission der holländischen Regierung ein Gelände in der Kotwijk-Heide, das Staatseigentum war, als geeignet für die Aufstellung der Großstations-Sendeanlage ausgesucht. Die Begutachtung dieses Geländes, die in günstigem Sinne erfolgte, und die Auswahl eines Geländes für eine besondere Empfangsanlage, die dem Duplexverkehr dienen soll, fand im Monat September d. J. durch den Vertreter der „Telefunken-Gesellschaft" — Oberingenieur Quäck — statt. Auch die Vertragsverhandlungen wurden nunmehr zum Abschluß gebracht, so daß nach Unterzeichnung des Vertrages seitens der bevollmächtigten Vertreter der Telefunken-Gesellschaft durch Direktor Bredow und Oberingenieur Quäck der Vertrag schließlich am 23./26. September 1918 durch die Unterschrift des Ministers van Waterstaat, dem das Post- und Telegraphenwesen unterstellt ist, rechtsgültig wurde.

Der Lieferungsumfang erstreckt sich auf eine Sende- und Empfangsstation und auf eine besondere Empfangsstation für Duplexbetrieb. Die elektrische Kraft wird vorläufig von einer Überlandzentrale (Nymwegen) entnommen, wozu eine

rund 30 km lange Freileitung gebaut werden muß. Wahrscheinlich wird hierbei Drehstrom von 100000 Volt in Anwendung kommen. Später beabsichtigt die Holländische Verwaltung eine eigene Kraftzentrale mit Turbinenantrieb herzustellen. Die Sendeanlage wird, wie bereits erwähnt, auf der Kotwijk-Heide in der Nähe von Assel, Strecke Apeldoorn—Amersfoort, errichtet, während die Empfangsanlage für Duplexbetrieb in der 60 km entfernten Sambeckschen Heide zur Aufstellung gelangt.

Der Primär-Kraftbedarf der Sendeanlage beläuft sich auf rund 1000 PS. Die Antenne wird durch 6 Türme von 210 m Höhe getragen und besitzt eine Kapazität von rund 30 000 cm. Als Sendeeinrichtung kommt eine Hochfrequenz-Maschinenanlage der Type Telefunken zur Ausführung, wie sie auch in Nauen Anwendung gefunden hat. Die Antennenleistung wird 400 KW. und mehr erreichen. Die gesamte Einrichtung, auch die Empfangseinrichtung, wird mit den neusten Mitteln ausgestattet. Die Errichtung der ganzen Anlage erfolgt unter der Leitung des inzwischen neu gegründeten „Büreels Radiotelegrafie“ im Haag, dessen Chef Herr Telegrapheningenieur Voelter geworden ist. Die Telefunken-Gesellschaft stellt geeignetes Personal für die Errichtung zur Verfügung. Die Gebäude, Fundamente, Netzanschlüsse werden von der Holländischen Verwaltung hergestellt.

Ein scharfer Wettkampf mit englischer und amerikanischer Konkurrenz und auch mit Kräften im Lande, die eine Auftragserteilung an die Telefunken-Gesellschaft aus nationalen Gründen zu hintertreiben suchten, hat zum völligen Siege der deutschen Industrie geführt; die Entscheidung der Holländischen Regierung aber wird dem Lande zu großem Segen gereichen.

# Weltwirtschafts-Chronik.

## Handel und Wirtschaft.

### I. Europa.

**Deutschland.** Der deutsche Industrierat, der Kriegsausschuß der deutschen Landwirtschaft, Zentralverband des deutschen Großhandels, der Reichsdeutsche Mittelstandsverband, der deutsche Zentralverband für Handel und Gewerbe, der Kriegsausschuß der deutschen Reederei, der Verband deutscher Importeure, der Hamburger Ausschuß für den Aufbau deutscher Friedenswirtschaft beabsichtigen, gemeinschaftlich für freie Wirtschaft nach dem Kriege einzutreten. — Stimmen aus der Industrie zufolge wird die Gründung der Ausfuhrgesellschaft m. b. H. als verfehlt betrachtet. Das Vorgehen des Reichswirtschaftsamtes, Ein- und Ausfuhr zu kontrollieren, resp. Ein- und Ausfuhr nach einzelnen Ländern selbst in die Hand zu nehmen, wird nicht gut geheißen. Kohle und Erz seien vielleicht zur Monopolisierung geeignet, andere Artikel aber nicht. Hinsichtlich der Einfuhr von Rohstoffen wird mit Rücksicht auf Valutafragen angeregt, dieselbe insoweit zuzulassen, als die empfangenden Firmen sich verpflichten, Fertigwaren in gleicher Wertmenge für den Export bereitzustellen. Ein großer Teil der eingeführten Rohstoffe könne so dem Inlandsmarkt zugute kommen, ohne daß die Valuta ungünstig beeinflußt würde. Der Bundesrat hat einem Ermächtigungsgesetze für die Übergangswirtschaft seine Zustimmung erteilt.

Der Termin für die Zeichnung der 9. Kriegsanleihe lief am 6. November ab. Neben 5prozentigen Schuldverschreibungen wurden 4½prozentige Schatzanweisungen ausgegeben. Es gelangten dieses Mal auch Stücke zu 500 Mark zur Ausgabe. Ausgabekurs 98 — auslösbar mit 110%, nach 1. Juli 1927 event. höher, nach 1. Juli 1937 kann der Zinfuß auf 3½% ermäßigt werden unter Erhöhung des Auslösungsgewinnes auf 120%. Ältere Kriegsanleihestücke, die keine Auslösungsmöglichkeiten bieten (Schuldverschreibungen aller früheren Anleihen und Schatzanweisungen der 1., 2., 4. und 5. Anleihe) konnten bis zum doppelten Betrage umgetauscht werden. Anleiheergebnis bisher 10337 Millionen Mark.

Die A.-G. der Dillinger Hüttenwerke in Dillingen hat zusammen mit der Böhmischen Nickelgrubengesellschaft m. b. H. in Berlin die Option auf eine Nickelgrube in Böhmen erworben. Die Aufschlußarbeiten sind günstig verlaufen.

Die Veröffentlichung über die Einlösung der bei den deutschen Banken hinterlegten russischen Kupons von Staatspapieren sowie Eisenbahnprioritäten steht bevor. Nach der Frankfurter Zeitung werden gleichzeitig auch die ausgelosten Stücke bezahlt, und zwar diese unter Vergütung von Depositalzinsen.

In Moskau fanden Konferenzen zwischen deutschen und großrussischen Vertretern bezüglich der Lieferung von Rohstoffen an Deutschland auf Grund der deutsch-russischen Zusatzverträge statt. Die Sektionen des Kommissariats für Handel und Industrie haben eine Feststellung sämtlicher Warenvorräte im Lande gemacht, um einen genauen Überblick über die für die Ausfuhr verfügbaren Waren zu erhalten. Besonders große Vorräte sind in Flachs, Hanf, Holz usw. vorhanden. Ferner sind bearbeitete Felle im Werte von 75 Millionen Rubel verfügbar. Auch kommen kleinere Posten Rohöle, Petroleum, Papier, Wäsche und Kleider für die Ausfuhr in Betracht. Die deutsche Regierung hat für den Fall, daß Rußland in der Lage ist, entsprechende Mengen Rohöle zu liefern, der großrussischen Regierung eine Kohlenlieferung bis zu 30 Millionen Pud angeboten. Die deutschen Vertreter haben den russischen Behörden mitgeteilt, daß sie in erster Linie Garne, Textilien, Metalle, Kautschuk und Öle zu beziehen wünschten.

**Österreich-Ungarn.** Bezüglich der Entrichtung der Zölle, Zollzuschläge und Waggelder für bestimmte Waren, die bisher in Goldmünzen verlangt wurde, trat 1. Oktober eine Verordnung in Kraft, die auch die Zahlung in Banknoten vorsieht. Das Aufgeld für Zahlung in Noten wurde einstweilen auf 150% festgesetzt.

Die Lage des ungarischen Pfandbriefmarktes im 1. Halbjahr 1918 wird durch nachstehende Zahlen gekennzeichnet. Zur Ausgabe gelangten

von der Ungarischen Hypothekenbank 24,0 Mill. Kronen, Umlauf erhöht auf 655 Mill. Kronen;
von der Agrar- und Rentenbank . . . 14,4 „ „ Umlauf erhöht auf 209,7 Mill. Kronen;
von der Pester Ung. Kommerzbank . 17,0 „ „ Umlauf erhöht auf 615,7 Mill. Kronen.

Auf städtischen und ländlichen Grundbesitz konnten bedeutende Hypotheken, sowie Darlehen an Gemeinden gegeben werden, denen daneben sehr große Darlehnsrückzahlungen gegenüberstehen.

Am 17. September ist ein österreichisch-ungarisch-türkisches Devisenabkommen geschlossen worden, das am 1. Oktober in Kraft getreten ist. Geldsendungen und Wirtschaftsoperationen zwischen den Vertragschließenden unterliegen danach keinen Beschränkungen. Die Staatsangehörigen dieser Länder, die ihren Wohnsitz im Lande des anderen Vertragschließenden haben, bleiben jedoch den Devisenverordnungen ihres Wohnsitzlandes unterworfen, was Valutadispositionen betrifft. — Die Vertragsteile haben sich gegenseitig in ihrer Devisenpolitik zum Schutze der Valuta zu unterstützen. Die Verwendung türkischer Kronenguthaben in Österreich-Ungarn ist freigegeben. Zu einer Verfügung nach dem Auslande bedarf es aber der Bewilligung der Devisenzentralen in Wien, Budapest und Konstantinopel.

In Budapest soll in Bälde die Stapelung von Flachs, Hanf, Hede und Zwirn, von denen größere Mengen aus der Ukraine im Antransport sind, erfolgen.

Rußland. Im Gouvernement Kursk sind, wie die Petersburger Telegraphenagentur mitteilt, große Erzlager mit 85% Metallgehalt entdeckt worden. Für die Verhüttung kommen die dort befindlichen Torf- und Braunkohlenlager in Betracht, die nach amerikanischem System für Hochofenwerke verkokt werden können. Es sind bereits Schritte eingeleitet worden, um den Bau von Hochofenwerken zu verwirklichen. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, daß schon am Anfang des nächsten Jahres Koks und Metall für die weitere Fabrikation bereit sein werden.

England. In Manchester wurde die Bildung einer großen industriellen Korporation beschlossen, um die Ausfuhr nach dem Kriege zu entwickeln. Es sollen in allen fremden Handelszentren technische Agenten angestellt werden. 300 Firmen sind der neuen Vereinigung bereits beigetreten.

In einer Sitzung der Association of Chamber of Commerce wurde die Frage erörtert Demobilisationsdepots zu gründen, an die sich alle aus dem Heeresdienst Freiwerdenden zu wenden hätten, um von da aus Arbeit in Betrieben von nationaler Bedeutung zu erhalten.

Die Anglo Persian Oil Co. hat im Hinblick auf die Ausdehnung der britischen Interessensphäre in der Petroleumindustrie Vereinbarungen mit dem britischen Borneo Petroleumsyndikat und der französischen Petroleumgesellschaft getroffen, um die Möglichkeit der Ölgewinnung in Brit.-Borneo und an der Goldküste untersuchen zu können. Auch ist sie mit der australischen Regierung in Verbindung getreten zwecks Untersuchung des Ölvorkommens in Papua. — In England selbst, in der Nähe von Chesterfield, soll nach Petroleum gebohrt werden. — In Irland sind an der Grenze von West-Meath und Kings County Gold- und Kohlenvorkommen entdeckt worden.

Zur Frage der Unabhängigkeit von deutschen Lieferungen wird bekannt gegeben, daß es gelungen sei, die Herstellung optischer Instrumente sehr zu steigern; daß es dem Zirconium-Syndikat gelungen sei, rein weißes Zirconium-Oxyd herzustellen, das bisher in größeren Mengen und mit Nutzen in Deutschland allein hergestellt wurde; daß die Kaliversorgung Englands aus einheimischen Mitteln sichergestellt sei. Das letztere begegnet allerdings auch in England skeptischer Beurteilung.

In der in London abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der London City and Midland Bank stellte der Vorsitzende Sir Edward Holden weitere Kapitalserhöhungen unter Berufung auf das Beispiel der deutschen Großbanken in Aussicht.

Frankreich. Die französische Regierung ordnete eine Bestandsaufnahme von Häuten, Leder und verarbeiteten Gegenständen aus Leder an.

Der neue Anleihegesetzentwurf ist in der Kammer mit 582 gegen 6 Stimmen angenommen worden. Der Entwurf wurde auch vom Senat angenommen.

Die Zeichnung beginnt am 20. Oktober. Die Anleihe ist 4prozentig, Kurs 70,80, steuerfrei und während 25 Jahren nicht konvertierbar.

Die erste der Kriegsanleihen, Siegesanleihe 1915 war 5prozentig, Kurs 88, die zweite Oktober 1916, kam zum Kurse von 87½ heraus, die dritte, November-Dezember 1917 war 4prozentig, Kurs 68,60. An Zeichnungen gingen ein:

| | | |
|---|---|---|
| I. Anleihe . . . | 13 475 | Mill. Frcs. |
| II. „ . . . | 11 353 | „ „ |
| III. „ . . . | 14 759 | „ „ |

Für die gezeichneten Beträge der 4. Anleihe werden die Kupons und Obligationen der Anleihen der nationalen Verteidigung, die Titel der amortisierbaren 3½ prozentigen Rente und die im November und Dezember fälligen Kupons der 4- und 5prozentigen Anleihe als Zahlung angenommen. Auch können die Inhaber russischer Papiere die Hälfte der gezeichneten Papiere mit den im Laufe des Jahres 1918 fällig gewordenen oder fällig werdenden russischen Kupons zahlen.

Über die Höhe der Anlagen in russischen Werten liegen verschiedene Schätzungen vor. Eine für den 31. Dezember 1913 aus den Archiven der Syndikatskammer der Pariser Maklerkammer aufgestellten Statistik führt 13,6 Milliarden russischer Staatswerte in französischem Besitz an. Um den Status bis heute zu erhalten, wären hinzuzufügen

| | | |
|---|---|---|
| vom 5. Februar 1914 Eisenbahnanleihe von . . . . . | 655 | Mill. Frcs. |
| Anleihe an russischen Unternehmungen, Städte usw. von . . . . | 5 000 | „ „ |
| Kriegsvorschüsse von . . . . . | 10 200 | „ „ |

das ergibt insgesamt 1/10 des französischen Volksvermögens, ungefähr 30 Milliarden Frcs.

Das Wechsel- und Depositenmoratorium wurde um 90 Tage verlängert. — Das Rückkaufangebot für entliehene Werte der Neutralen hat bis zum 15. Oktober Gültigkeit erhalten.

Italien. Die chemische Industrie hat während des Krieges eine bemerkenswerte Entwicklung durchgemacht. Zahl der Gesellschaften vor dem Kriege 222, heute 276. Investiertes Kapital 270, heute 453 Mill. Lire. Dividende vor dem Kriege durchschnittlich 5,6%, heute 7,5%.

Die größte italienische Schiffbaugesellschaft Ansaldo & Co. hat durch Vermittlung eines Bankkonsortiums 400 Mill. Lire neues Kapital begeben. Es konnten nur 75% des Zeichnungsbetrages zugewiesen werden.

Die Banca Bergamasca di depositi e conto correnti erhöhte ihr Aktienkapital von 10 auf 20 Mill. Lire.

Die Regierung erhielt einen neuen Vorschuß von Amerika in Höhe von 100 Mill. Dollar; damit sind die Vorschüsse für Italien auf 860 Mill. Dollar angewachsen.

Die Firma George G. Blackwell Sons & Co. Ltd., Liverpool hat im Einverständnis mit der italienischen Regierung in Querico-Genua große Werke errichtet, in denen Wolfram und seine Legierungen in solchen Mengen hergestellt werden sollen, daß Italien in Zukunft von ausländischer Zufuhr unabhängig sein wird.

Spanien. Das spanisch-amerikanische Handelsabkommen, das im März 1918 abgeschlossen wurde, ist erweitert worden. Danach eröffnet die spanische Bank den Vereinigten Staaten einen zwölfmonatigen, jedoch verlängerbaren Kredit von 70 Millionen Pesetas, der auf 150 Millionen erhöht werden kann. Der genannte Kredit wird in der Form des Wechselkredits gewährt. Durch Spezialabkommen verpflichtet sich die Bank von Spanien, die von nordamerikanischen Bankiers auf ein spanisches Banksyndikat gezogenen Wechsel zu 3½ v. H. zu diskontieren. Die Deckung des Kredits seitens der Vereinigten Staaten erfolgt durch Hinterlegung von amerikanischen Staatsschatzscheinen in der Höhe der gezogenen Wechsel. In der Hauptsache soll durch die genannten Operationen eine Verbesserung des niedrigen Dollarkurses erreicht werden. Die Vereinigten Staaten verpflichten sich ihrerseits zur Erteilung von Ausfuhrbewilligungen für Baumwolle, Petroleum, Maschinen, Phosphate und andere Produkte nach Spanien.

Zwecks Konvertierung von Schatzscheinen beabsichtigt die Regierung eine Anleihe von 1,5 Milliarden Pesetas aufzunehmen.

Der Minister für öffentliche Arbeiten erklärte, daß die großen auf Konzessionen beruhenden Gesellschaften verstaatlicht werden sollen. — Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist geplant.

Der Staat hat die Ausbeutung der großen Kalilager von Barcelona und Lerida unter Überwachung genommen. Sämtliche Lager sind durch Wirkung des neuen Kaligesetzes (s. letzte Nummer) unter staatliche Aufsicht gekommen. Auch ist ein Verkaufssyndikat vorgesehen für den Fall, daß die jährliche Produktion 50 000 t übersteigt. — Der Staat hat sich das Recht auf alle Lager von Mineralien, deren Gewinnung im Staatsinteresse liegt, vorbehalten.

Schweiz. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung der Nationalbank standen folgende Anträge des Bankrates: vorbehaltlich der Genehmigung des Bundesrates dürfen auch andere Noten als die bisherigen Abschnitte von 50, 100, 500 und 1000 Franken ausgegeben werden. In die Notendeckung dürfen eingerechnet werden die Sichtguthaben auf das Ausland sowie auf 10 Tage kündbare Lombardvorschüsse in laufender Rechnung. Andere Vorschläge betreffen die Gewinnverteilung, den Reservefonds und die Dauer des Notenprivilegs.

Die Titel der 9. Mobilisationsanleihe sollen bei Entrichtung zukünftiger eidgenössischer Kriegssteuern zur Zahlung zugelassen werden. Dasselbe gilt auf Beschluß des Finanzdepartements für alle früheren Mobilisationsanleihen.

Holland. Eine Rotterdamer Gruppe bearbeitet Pläne zur Gründung eines Walzwerkes, welches hauptsächlich Schiffsbaumaterial herstellen wird. Die erforderlichen technischen Kräfte sollen demnächst angeworben werden.

Dem Plane der Errichtung einer Fabrik zur Erzeugung von Stickstoff aus der Luft soll praktisch näher getreten werden. 6 Zuckerfabriken haben einen Beitrag von 50 000 Gulden zugesagt.

Polen. Im Kreise Lipno sind bedeutende Braunkohlenfunde gemacht worden.

Auf Beschluß des von 500 Kaufleuten besuchten Handelstages in Warschau soll eine polnische Nationalmesse gegründet werden. Die Messe soll unter dem Namen Warschauer Messe A.-G. im folgenden Jahr ins Leben treten. — Der Handelstag beschloß des weiteren die Gründung einer polnischen Kaufmannsbank zum Zwecke der Nationalisierung des polnischen Handels, die Unterstützung der Einführung einer Staatseinkommensteuer, Maßnahmen zur Bekämpfung der Spekulationswut in Polen.

Schweden. Die Fusionsbestrebungen im Bankwesen nehmen ihren Fortgang. Die Skandinaviska Kredit A. B. hat die Skanska Handelsbanken mit 35 Mill. Kronen Kapital aufgenommen.

Zu den Erfolgen Schwedens im Bergbau (s. auch Septemberheft) ist noch nachzutragen: Im südlichen Lapland bei Jovavatnet, Unnagreisa und Vardöfjall sind bedeutende Kupfererzlager, stellenweise in einer Breite von 50 m bei erheblicher Tiefe festgestellt worden. Die letzteren werden für Rechnung des Staates gemutet. Auch in Vilhelmina wurden neue Kupfererzlager entdeckt. Die Untersuchung ergab bis zu 80% Kupfergehalt. Die Östra Silvbergs Silbergrube, die jahrelang stillgelegen hat, wurde wieder in Betrieb genommen.

Norwegen. Unter der Firma Sörlandets Stahl- und Walzwerk ist in Norwegen mit einem Aktienkapital von 4 Millionen Kronen ein neues Unternehmen zur Erzeugung von Stahl ins Leben gerufen worden. Die Fabrikeinrichtungen der Gesellschaft werden im Winter 1919/20 fertiggestellt sein. Man rechnet mit einer Jahresproduktion von 15—20 000 Tonnen.

In der Nähe von Bodö sind neue Kupferlager entdeckt worden. Eine Gesellschaft zu ihrer Ausbeutung wurde bereits gegründet.

Zum Zwecke der Salzgewinnung aus Seewasser (Norwegen ist bis jetzt auf den Salzbezug aus dem Ausland angewiesen) wurde eine Gesellschaft mit 20 Millionen Kronen Kapital gegründet, die an der Westküste und im Innern des Landes 2 Fabriken bauen soll, in denen auf elektrolytischem Wege Salz aus Seewasser gewonnen werden soll. Man rechnet mit einer Jahresproduktion von 10 000 Tonnen.

Spitzbergen. Eine norwegische Expedition hat große Phosphoritlager entdeckt. Zur Vorbereitung der Ausbeutung derselben wird von der „Svenska Superphosphat" eine Expedition entsandt werden.

Dänemark. Zwischen Dänemark und den Vereinigten Staaten ist ein Handelsabkommen zustande gekommen.

Dänemark beabsichtigt die Gründung einer neuen Industrie, die Herstellung von Montanwachs aus inländischen Rohstoffen.

Rumänien. Die Neuorganisation der Nationalbank ist geplant. Die Notenausgabe ist bis zur äußersten Grenze gelangt. Der Staat soll Garantie für ihre Noten übernehmen, da die Bank ihren Goldbestand nach Moskau überwiesen hat. Es wird vorgeschlagen, der Bank einen Schatzfond von 500 Millionen zu geben, der als Gold betrachtet und der Bank als Grundlage für die Notenausgabe dienen soll. Die Bankleitung hat diesen Vorschlag abgelehnt. Daraufhin wird eine Abänderung der Satzungen verlangt, eventuell Überwachung durch den Staat beantragt, da eine Verstaatlichung des Unternehmens nicht zweckmäßig erscheint.

Über die Finanzlage unterrichten nachstehende Angaben: Vor dem Kriege hatte Rumänien eine konsolidierte Schuld von 1700 Millionen. Zu dieser Schuld ist heute eine neue schwebende Schuld von 3 547 925 100 Lei getreten. Dazu kommen noch 250 Millionen Zinsen für die Anleihe von mindestens 4 Milliarden im besetzten Gebiet, ohne von den Kriegspensionen, von der aus dem Friedensvertrage sich ergebenden Zahlung wie von den natürlichen Verpflichtungen des Staates zu sprechen. Die Verpflichtungen des Staates ergeben somit rund 10 Milliarden.

## II. Asien.

China. Die Wirkung des japanischen Einflusses in China ist in ständiger Ausdehnung begriffen. (S. auch Notizen in den beiden letzten Nummern unter Japan und China.)

In Ti Kan am Jangste, 30 Meilen stromaufwärts von Wuhut gelegen, wurde ein großes Eisenwerk mit japanischem Kapital gegründet. Es handelt sich hauptsächlich um die Ausbeute der dortigen reichhaltigen Eisenlager. Der Vertrag läuft auf 40 Jahre, das Erz wird von der Gesellschaft zu 8 $ für die Tonne an japanische Abnehmer geliefert.

Das Pekinger Amtsblatt veröffentlicht eine Verordnung, welche die einer besonderen Genehmigung bedürfende Einfuhr und Ausfuhr von Eisen, Reis, Kaffee, Munition, Schiffs- und Eisenbahnmaterialien einer neuen Gesellschaft mit nur chinesischen Aktionären überträgt. In Wirklichkeit sind jedoch an der neuen Gesellschaft 60% japanisches Kapital beteiligt.

In den Bezirken von Haifong, Lufông und Pu-ning sind neue Wolframerzlager entdeckt worden. Es bleibt abzuwarten, inwieweit japanisches Kapital sich diese Lager zu sichern weiß.

Laut „Times" bewilligte Japan an China 12 Millionen Yen 8prozentige Anleihe, wovon 6 Millionen für Eisenbahnen in der Provinz Schantung bestimmt sind. China stimmt dafür der Errichtung einer japanischen Zivilverwaltung in Schantung zu, und erteilt die Konzession für Ausbeutung mehrerer mongolischer Bergwerke.

Niederl.-Indien. Nach einer Drahtmeldung aus Batavia vom 27. September beliefen sich die dortigen Vorräte wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| 12 000 | Tonnen | Kautschuk, |
| 14 000 | „ | Tee, |
| 80 000 | „ | Kaffee, |
| 100 000 | „ | Javatabak, |
| 150 000 | „ | Kopra, |
| 5 000 000 | Pikols | Zucker der Ernte 1917 und |
| 4 800 000 | „ „ „ „ | 1918. |

Der indischen Volksvertretung ist eine Ergänzung zum Staatsetat 1918 vorgelegt worden, nach welcher auf Sumatra verschiedene Bergwerkskonzessionen, welche im Eigentum der Terraingesellschaft Lemantang stehen, erworben werden sollen. Es handelt sich um Kohlenfelder, deren Ertrag für das Jahr 1919 auf 200 000 Tonnen geschätzt wird. (S. Septemberheft.)

Brit.-Indien. Ein großes Projekt, betreffend Herstellung von Chemikalien aus einheimischen Rohstoffen, ist in der Ausführung begriffen. Zunächst soll in Indien die Industrie der Holzdestillation und die Gewinnung der Nebenprodukte entwickelt werden. Es werden große Vorteile für die indische Volkswirtschaft von der Entwicklung dieser Industrie erwartet. Eine große Gesellschaft wurde mit Unterstützung der Regierung gegründet. Sie hat wertvolle Konzessionen durch die Regierung von Portug.-Indien erhalten und sich das Recht in den Distrikten von Goa und Sotara auf alleinige Ausbeutung von 50 000 acres Waldland zum Zwecke der Fabrikation von Holzalkohol und Nebenprodukten gesichert. — Die Gesellschaft beabsichtigt die Gründung von Niederlassungen in Vascodagama, Sanvordem und Collem zum Zwecke der Fabrikation von Öl, Nebenprodukten und anderen Chemikalien. Fabriken wurden bereits errichtet in Parel und Bombay, wo Gerbstoffe und Pflanzenfarben, für die große Nachfrage besteht, fabriziert werden.

## III. Afrika.

Algier. Die Notengrenze der Bank von Algerien, die erst am 13. August auf 800 Mill. Frcs. erhöht worden war, wurde weiterhin auf 900 Mill. Frcs. festgesetzt. Bei Kriegsausbruch betrug sie 300 Mill. Frcs.

Ägypten. Aus Kairo wird gemeldet, daß die Regierung des ägyptischen Sudans eine wissenschaftliche Kommission zur Erforschung der Erdölquellen, die sich im Küstengebiet des Roten Meeres befinden sollen, ernannt habe.

Marokko. Nach L'Information sind Proben von im Tazagebiete gefundenem Petroleum im „Service des Renseignements" eingetroffen und haben sich von guter Beschaffenheit erwiesen.

## IV. Nord-Amerika.

Vereinigte Staaten. Eine Konferenz von 96 amerikanischen Goldproduzenten, unter denen sich die bedeutendsten Goldminenbesitzer befinden, verlangte eine staatliche Unterstützung entsprechend der Kostensteigerung. Amerikas Produktion sei von 101 Mill. Dollar im Jahre 1915 auf 84 Mill. Dollar 1917 gesunken; die Goldgewinnung in Kalifornien allein habe im ersten Halbjahr um 3 Mill. Dollar abgenommen. Ein weiterer Rückgang sei zu erwarten. Zahlreiche Minen haben schon schließen müssen, denen noch andere folgen werden. Die Kriegsindustriebehörde ließ daraufhin der Versammlung mitteilen, die Goldminen würden als Kriegsindustrie einer Vorzugsbehandlung teilhaftig.

Die Regierung hat der Bates and Rogers Construction Company in Chicago die Errichtung einer Fabrik zur Gewinnung von Luftstickstoff in Toledo in Auftrag gegeben. Die Kosten der Anlage belaufen sich nach der genannten Quelle auf 10 Mill. Dollar.

Von New York kommt die Meldung, daß eine Preisregelung für Zinn zu erwarten sei; $^2/_3$ der Weltproduktion sei für Amerika gesichert.

Canada. Die Dominion Iron & Wrecking Co., Montreal, die Zweigniederlassungen in New York und Boston unterhält, beabsichtigt, Filialen in England, Frankreich und Japan zur Erweiterung ihres Geschäfts nach dem Kriege zu gründen.

Das Canadian Council for Scientific & Industrial Research will bei Estevan, Saskatchewan, eine Braunkohlenbrikettfabrik erbauen. Schweflig-saure Lauge soll als Bindemittel benutzt werden.

## V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Infolge des gegenwärtigen hohen Kupferpreises wurde die Wiederaufnahme des seit 1914 eingestellten Betriebes in den Gruben von Cilecito (La Rioja) beschlossen.

Nach einer Meldung der „Times" wird die diesjährige Ernte geringer ausfallen als die des Vorjahres. Die Aussaat habe unter den günstigsten Umständen stattgefunden, danach sei große Trockenheit eingetreten, deren Schäden durch den Regen der letzten Wochen nur einigermaßen wieder gut gemacht werden konnten.

Brasilien. Die Regierung hat beschlossen, dauernde Muster-Ausstellungen von Baumwollgeweben brasilianischen Fabrikates in Buenos Aires und Montevideo, wahrscheinlich auch an den anderen Plätzen des La Plata einzurichten. Mit der Durchführung des Planes wurde der Centro Industril do Brazil in Rio de Janeiro beauftragt. Zwecks Förderung der Baumwollzucht lost die brasilianische Regierung Prämien aus.

Die Kaffee-Ernte 1919/20 hat durch starken Frost so sehr gelitten, daß man für das Jahr nur mit 3 Millionen Ballen gegen 8—$8^1/_2$ Millionen Ballen, Schätzung 1918/19, eine Ernte, die schon stark unter dem Mittel zurückbleibt, rechnen zu müssen glaubt.

Im Staate Bahia ist die Schürftätigkeit in diesem Jahre von großem Erfolg gewesen. Seit Anfang des Jahres sind 67 neue Erzvorkommen, darunter 53 von Manganerz angemeldet worden.

Im Staate Rio Grande do Sul ist ein großes Glimmerlager entdeckt worden.

Uruguay. Von der Regierung wurden 150 000 ptas. ausgeworfen für Untersuchungen und Bohrungen in der an Brasilien angrenzenden Kohlenzone.

Costa Rica. Nach einer Mitteilung des „Gaceta Official" hat die Regierung der Republik Costa Rica die Konzession für die Ausbeute eines die nördliche Hälfte des Landes bedeckenden, sich von der Küste des Atlantischen Ozeans bis zum Großen Ozean ausdehnenden Petroleumfeldes einer englischen Gruppe erteilt. Die Konzessionen im Süden des Landes befinden sich in Händen von kapitalkräftigen Amerikanern. Aus der Tatsache, daß die Amerikaner sich sehr um den Erwerb neuer Felder bemühen, ist zu schließen, daß die Petroleumlager sehr reichhaltig sein müssen.

Mexico. Die englischen und amerikanischen Ölgesellschaften in Mexico haben beschlossen, sich gemeinschaftlich der Aushebung der neuen Ölsteuern zu widersetzen. Der Notenwechsel zwischen den Regierungen Mexicos, Englands und der Vereinigten Staaten in der Ölfrage hat zu keinem Ergebnis geführt. Mexico beharrt auf seinem Standpunkt, keine äußere Einmischung in seine Steuerpolitik zu dulden.

Die im Krater des Popocatepetl befindlichen reichen Schwefellager sollen jetzt durch eine mexikanische Gesellschaft ausgebeutet werden.

### VI. Australien.

An der Küste, nahe Ulladulla (Neu-Süd-Wales), sind große Quarzitlager entdeckt worden. Ein Syndikat in Sydney und eine Gesellschaft in Illawara beabsichtigen die Ausbeutung der Lager.

Ein Molybdänvorkommen, das reichste in Australien, wurde in einem Flußbett in Tenterfield gefunden, Metallgehalt 75%. Eine Option auf das Vorkommen hat sich bereits das Mackay Prospecting Sindicate gesichert.

# Weltverkehrs-Chronik.

## I. Landverkehr.

### Europa.

Die neue Grödnerbahn. Unter den vom Eisacktale abzweigenden Seitentälern dringt das Grödnertal am tiefsten ins Dolomitengebiet ein. Der Krieg hat nun den Grödnern eine Bahn gebracht, eine der reizendsten und technisch interessantesten Alpenbahnen. Die Bahnstrecke ist 31 km lang, hat acht Stationen und benötigt von Klausen bis Plan eine Fahrzeit von drei Stunden. Die Bahn soll künftig elektrisiert werden.

(Neue Freie Presse.)

**Eine neue Gebirgsbahn in der Schweiz,** die Centowalli-Bahn im schweizerisch-italienischen Grenzbereich des Tessin, ist jetzt nahezu fertiggestellt. Es ist dies eine elektrische Schmalspurbahn, die, von Locarno ausgehend, bei Pontetrolla von der seit mehreren Jahren bereits im Betrieb stehenden Linie des Magiatales abzweigt und durch das Centowallital nach Domo d'Ossola führt. Die Bedeutung dieser neuen Bahnlinie ist von internationaler Reichweite, da sie das südliche Ende der Gotthardroute und damit den Comersee und den Lago Maggiore mit der Simplonroute verbindet. Die Strecke von Pontetrolla bis Camedo hat eine Länge von 13,5 km, die von Camedo nach Domo d'Ossola von rund 20 km. Der Isorno wird auf einer Eisenbrücke bei Intragna übersetzt.

(Handel und Industrie, Nr. 1404, S. 606.)

**Ausbau und Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen.** Der Verkehrsminister Villa machte nach seiner Rückkehr von der Londoner Konferenz der italienisch-französischen Vertretung für wirtschaftliche Ausbreitung folgende Mitteilungen: Die Bahn über den Mont Cenis wird demnächst zweigleisig ausgebaut sein, die Strecke Modane—Turin—Mailand—Bologna und die Strecke Modane—Turin—Genua sind bereits fertig. Für die Seealpenbahn ist das doppelte Gleis auf der Strecke Ventimiglia—Savona—Genua—Spezia vorgesehen, und schon jetzt sind auf allen Bahnhöfen der Linie die Rangiergleise zur Bewältigung des starken Verkehrs vermehrt worden. Die Elektrisierung dieser Linien schreitet rasch vorwärts. Zurzeit wird die Strecke Bussoleno—Novi fertiggestellt, so daß bald die ganze Strecke Modena—Genua über Turin elektrisch betrieben werden kann. Die Linie Ventimiglia—Genua wird ebenfalls elektrisiert, die Strecke Genua—Savona ist bereits im Betrieb.

(Secolo, 27. X. 18.)

Elektrisierung holländischer Eisenbahnen. Die Südholländische Elektrische Bahn Rotterdam—Haag—Scheveningen von 30 km Länge soll für die weitere Elektrisierung der holländischen Bahnen als Muster dienen. Jeder Zug führte an einem Tage durchschnittlich seit 1909 Reisen hin und zurück aus. Mit Dampflokomotiven wäre dies bei den geringen Haltestellenabständen nicht möglich gewesen. Die Elektrisierung weiterer holländischer Bahnlinien soll mit folgenden Strecken beginnen: Amsterdam—Haag—Rotterdam, Amsterdam—Hilversum, Amsterdam—Beverwijk—Haarlem, Rotterdam—Maasluis. Der Personen- und Güterverkehr einiger niederländischer Eisenbahnlinien hat sich in den letzten Jahren außergewöhnlich gesteigert, so daß beschleunigte Maßnahmen zur Verkehrsverbesserung sehr dringend sind. (Elektrotechnik und Maschinenbau.)

Eine neue schwedische Erzbahn. Der Hafen von Västras am Mälarsee soll ausgebaut und durch eine Eisenbahn mit den Grubenfeldern bei Bergshagen verbunden werden, deren Erze dadurch für die Ausfuhr an Bedeutung gewinnen. Die Kosten sollen 15 Mill. Kr. betragen, und die Arbeiten sofort ausgeführt werden. Der Plan ist ein Zeichen dafür, daß Schweden die günstige Lage, die sich für die Ausfuhr seiner Erze nach dem Kriege ergeben wird, auszunützen gedenkt, solange der Wettbewerb anderer überseeischer Gebiete wegen des Schiffsraummangels leicht überwunden werden kann.

(Lagerstätten-Chronik, S. 55.)

**Eine neue Bahn Arsamas-Schichrany** ist fertiggestellt. Die 239 Werst lange Strecke bildet ein Glied der künftigen Hauptverbindung Moskau-Jekaterinburg und verkürzt den Weg von Kasan nach Moskau und Petersburg um 151 Werst.

Ausbau des bulgarischen Eisenbahnnetzes. Trotz der Kriegsschwierigkeiten wurde bisher an der Transbalkanbahn Schumen—Kamobat gearbeitet. Etwas langsamer geht es an der Linie Lom—Widdin. Eine Linie von Küstendil nach Mazedonien (und zwar nach Kumanowo—Skoplje und nach Zarewo Selo) befindet sich im Projektstadium.

### Asien.

Der Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes. Im Betriebsjahr 1916/17 wurden in Indien 467 Meilen Bahnstrecke neu eröffnet, wodurch sich die Gesamtlänge der indischen Eisenbahnen auf 36 286 Meilen stellt. Im Bau begriffen sind 2082 Meilen.

(Der neue Orient, S. 559.)

Fortschritt des Eisenbahnnetzes in der Mongolei. Die Verhandlungen über eine Anleihe zwecks der Verlängerung der „Supingkai-Tschengtschiatun-Linie" nach Kailun in der Ostmongolei sind zum Abschluß gekommen, und die ersten Züge für Personenverkehr haben die Strecke unter Benutzung einer vorläufigen Holzbrücke über den Liaofluß zurückgelegt. Die Länge der Bahn beträgt ungefähr 130 engl. Meilen; die Kosten werden auf 1 500 000 Yen veranschlagt, die von der Yokohama Speciebank vorgeschossen sind. Im ganzen beträgt die Anleihe für diese Bahnverlängerung 2 Mill. Yen. Mit der Ausdehnung des Bahnnetzes in die Mongolei geht die Entwicklung des japanischen wirtschaftlichen Einflusses Hand in Hand.

(Der neue Orient, S. 559.)

**Eine neu geplante Bahn von Sinyangschou in die Provinz Szetschuan** soll die unzugänglichste chinesische Provinz in geregelten Verkehr mit der Außenwelt bringen. Hohe Gebirgszüge schließen Szetschuan vom übrigen China ab, wodurch der wirtschaftliche Aufschwung verzögert wurde. Der handelswirtschaftlichen Erschließung muß notwendigerweise die Entwicklung der Landwirtschaft und des Bergbaues folgen. Zerealien aller Art, Früchte, Baumwolle, Tabak, Gold, Silber, Kupfer, Eisen, Platin, Blei, Kalk, Kohlen, Antimon, Nitrate und Salz sind im Überfluß vorhanden. 1914 wurden die landwirtschaftlichen Produkte auf 117 Millionen Pfund Sterling, Obst auf £ 416 000, Mineralien auf £ 440 000, und verschiedene Produkte auf £ 6 270 000 bewertet.

(British Export Gazette, Oktober 1918.)

### Amerika.

Eisenbahnverstaatlichung in Uruguay. Dem Finanzminister ging vor einiger Zeit ein anscheinend vom britischen Schatzamt herrührendes Angebot zu, nach dem der Staat Uruguay die (mit englischem Geld erbauten) Linien der Central Uruguay Railway Co. für 50 Mill. Pesos übernehmen könne. Die Regierung von Uruguay hat den Ankauf in Aussicht genommen.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., Nr. 77, S. 804.)

## II. Wasserverkehr.

### a) Seeschiffahrt.

### Europa.

**Ein Neubau deutscher Ostseehäfen** hat durch die neue Staatenbildung im Osten Deutschlands eine starke Anregung erfahren. Königsberg errichtet im westlichen Stadtteil 5 Hafenbecken und im Osten der Stadt am neuen Pregel einen Binnenschiffahrtshafen mit Rücksicht auf den zu erbauenden Masurischen Kanal. Tilsit hat mit einem Kostenaufwand von 1,15 Mill. M. den Bau eines Umschlaghafens für den Verkehr auf der Memel beschlossen. Memel tritt für eine Vergrößerung des Winterhafens mit einem Kostenaufwand von 0,4 Mill. M. ein. Danzig hat mit einem Aufwand von 2,5 Mill. M. den Hafenkanal in Neufahrwasser auf 100 m verbreitert und auf 8,5 m vertieft. Rostock hat Warnow-Durchstiche bei Kamps und Kassow, die Vertiefung des Güstrow-Bützower Kanals, den Bau einer Schleuse am Mühlendamm und die Verbreiterung der Warnow in Angriff genommen. Lübeck plant einen neuen Industriehafen an der Trave zwischen Lübeck und Schwartau, Elbing hat den Kraffohl-Kanal, der Elbing mit der Nogat verbindet, für 400-t-Schiffe erweitert. Endlich soll der Hafen von Swinemünde auf 7 m vertieft werden, und Kiel beabsichtigt, am Südufer der Schwentinemündung einen großen Handelshafen anzulegen.

(Prometheus, Nr. 1514, Beiblatt, S. 17.)

**Die werdende schweizerische Handelsflotte**[1]. Dem Syndikat der schweizerischen Schokoladenfabrikanten ist es gelungen, 28 belgische Schiffe mit zusammen 105 000 Brutto-Reg.-T. ab Dezember 1918 auf zwei Jahre zu mieten. Das Syndikat hat sich der schweizerischen Regierung gegenüber bereit erklärt, diese in die Verträge eintreten zu lassen, um die Regierung in die Lage zu setzen, die Fahrzeuge für ihre eigenen Transporte und für den privaten Handel und die Industrie der Schweiz zu verwenden. Der schweizerische Bundesrat hat in einer Sitzung vom 16. Oktober beschlossen, sich im Namen des Bundes an der Errichtung einer schweizerischen Schiffahrts-Genossenschaft, der „Genossenschaft Union für Seetransporte" zu beteiligen. Die finanzielle Beteiligung des Bundes soll 50 Mill. Franken bei einem Gesamtkapital von 100 Mill. betragen. (Schiffahrt-Ztg. Nr. 5, 2. Nov., S. 5.)

Zunahme der griechischen Handelsflotte im Kriege. 1913 hatte Griechenland bei 2 000 000 Einwohnern 136 700 Tonnen Segelschiffe und 433 000 Tonnen Dampfer, im Werte von 126 000 000 Francs. Bis 1916 hat diese Flotte sich um 260 Prozent vermehrt auf 2 050 920 t. 1918 dürfte sie nahezu 1/2 Mill. t betragen.

(Azione Sozialista, 14. IX. 18.)

### Asien.

Zunahme des japanischen Schiffbaus. Die Anzahl der japanischen Schiffswerften ist im Kriege von 9 auf 29 gestiegen, die im Jahre 1917 610 000 t Schiffsraum lieferten und 1918 auf 800 000 t kommen dürften.

(Schiffbau 1918, S. 22.)

Wandlungen im Schiffsverkehr der japanischen Häfen. Die Gesamtzahlen der Ein- und Ausklarierungen Japans, nach der Nationalität der Schiffe gerechnet, weisen bedeutende Verschiebungen auf. Die Zahlen sind, was die Zahl der Schiffe betrifft, folgende:

| | Anzahl der Schiffe | | | |
|---|---|---|---|---|
| Flagge: | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
| Japan . . . . . | 6307 | 6850 | 7360 | 7463 |
| England . . . . . | 1875 | 1055 | 1124 | 625 |
| Frankreich . . . . | 86 | 62 | 67 | 68 |
| Holland . . . . . | 61 | 68 | 72 | 212 |
| Rußland . . . . . | 396 | 506 | 618 | 566 |
| Amerika . . . . . | 184 | 147 | 133 | 169 |
| Andere Länder . . | 542 | 79 | 188 | 176 |

(In-en Uitover, 2. X. 18.)

Neue japanische Dampferlinien. Außer zwei im letzten Jahre in Betrieb genommenen japanischen Dampferlinien zwischen Südafrika und Südamerika soll nach dem Kriege noch eine weitere Verbindung zwischen Iquique (Chile) und Südostafrika sowie Indien hergestellt werden. (Evening News, 20. IX. 18.) — Die Osaka Shosen Kaisha richtet einen Dampferdienst ein von Yokohama, Kobe über südamerikanische Küstenplätze nach New Orleans und von dort zurück durch den Panamakanal nach Japan. (Evening Post, 21. VIII. 18) und einen weiteren zwischen Japan, Bombay und Marseille. (Der neue Orient, Bd. IV, S. 89.)

Die Eroberung des Stillen Ozeans durch die japanische Schiffahrt geht aus folgender Statistik hervor. Es stellten

---

[1]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 235 ff.

zum Gesamt-Tonnageverkehr des Stillen Ozeans in Prozenten:

| | 1914 | 1917 |
|---|---|---|
| Japan | 56 | 74 |
| Ver. Staaten | 33 | 8 |
| Holland | — | 7 |
| Norwegen | 2 | 6 |
| England | 9 | 2 |
| Andere Länder | — | 3 |

(Dr. Friedr. Karl Lederbogen im „Neuen Orient", Bd. IV, S. 26.)

**Die Hafenarbeiten von Haiphong.** Die Arbeiten am Hafen von Haiphong sind ihrem Ende nahe. Die ihm vorgelagerte große Barre ist nunmehr durchstochen, so daß der Hafeneingang eine Tiefe von 8,50 m erreicht hat und selbst die größten Dampfer von 7,30 bis 7,50 m Tiefgang ungefährdet einlaufen können. Damit hat man denn so ziemlich erreicht, daß die Anlagen von Haiphong zu den besten des Fernen Orients gehören.

(Der neue Orient, Bd. IV, S. 88.)

### Afrika.

Der Verkehr im Suezkanal stellte sich, nach Nationalitäten geordnet, im 2. Vierteljahr 1918, wie folgt:

| | Zahl der Schiffe | Netto-Reg.-T. |
|---|---|---|
| England | 174 | 643 153 |
| Japan | 35 | 102 838 |
| Frankreich | 21 | 75 729 |
| Italien | 39 | 68 480 |
| Griechenland | 21 | 44 844 |
| Schweden | 6 | 14 748 |
| Dänemark | 5 | 14 517 |
| Norwegen | ? | 7 865 |
| Portugal | 3 | 6 641 |
| China | 1 | 2 657 |
| Spanien | 1 | 1 953 |
| Ver. Staaten | 1 | 1 103 |
| Summe etwa | 310 | 984 528 |
| Im 1. Halbjahr 1918 | 583 | 1 893 370 |

Hierzu kommen noch 307 Kriegs- und Transportschiffe mit 1 041 426 Netto-Reg.-T. Der Gesamtverkehr in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1918 stellte sich demnach auf 890 Schiffe mit 2 934 796 Netto-Reg.-T.

**Eine englische Dampferlinie nach Marokko.** Die englische Handelskammer für Marokko hat die Gründung einer Dampferlinie nach den südlichen Häfen Marokkos befürwortet, da ein nennenswerter Fortschritt für den englischen Handel mit Marokko nur denkbar sei, wenn ein Dampferdienst dorthin eingerichtet würde, der in ähnlicher Weise ausgestaltet würde wie der frühere Deutsche Dampferverkehr. (Der neue Orient, Bd. IV, S. 84.)

## b) Binnenschiffahrt.

### Europa.

**Ausbau des Kanales Groningen—Lemmer.** Die Pläne für einen Erweiterungsbau bei dem Kanal Groningen—Lemmer, durch den den Häfen Delfzyl und Groningen ein neues bedeutendes Hinterland erschlossen wird, sahen ursprünglich den Ausbau für Kähne von 600—700 t vor, entsprechend den früheren deutschen 600 t-Kähnen. Neuerdings schweben jedoch Erwägungen, den Kanal für 2000 t-Kähne benutzbar zu machen, damit er von denselben Fahrzeugen benutzt werden kann, die jetzt vom Rhein nach Amsterdam und Rotterdam gelangen können. Der Ausbau soll erfolgen, sofern die Interessenten ein Drittel der Baukosten zu tragen bereit sind. Es steht ferner hiermit in Verbindung der Plan, den Kanal von Groningen nach Stroobos in gleicher Weise wie den Kanal Groningen—Lemmer auszubauen, so daß Harlingen hinter den anderen Häfen nicht schlechter gestellt ist.

(Die Wasserwirtschaft, 1918, S. 308.)

**Ein Kanal Schwarzes Meer—Ägäisches Meer in Bulgarien?** Bulgariens Charakter als Zwischenmeerstaat muß es dazu bringen, eine Kanalverbindung zwischen beiden Meeren herzustellen. Eine solche würde am zweckmäßigten von Burgas ausgehen, dem Altos-Dere folgen und hätte, bis man an den Azmak-Dere kommt, nur eine Landenge von 5 km Länge und 164 m höchster Bodenerhebung zu durchstechen. Von Azmak gelangt man dann auf dem Tundza in die Maritza bei Adrianopel und von da in den Golf von Enos. Hierbei wäre freilich türkisches Gebiet nicht zu umgehen. Sollte dieser Gesichtspunkt überwiegen, so müßte der Kanal bei Jambol über den Tundzafluß nach Westen und weiter durch die Ebene zum Satzlü-Dere geführt werden. Die Kosten würden nicht sehr bedeutend sein, dagegen würde ein Schwarzmeer-Aegaeis-Kanal der wirtschaftlichen und militärpolitischen Verselbständigung Bulgariens in hohem Maße dienen.

(Wirtschafts-Ztg. der Zentralmächte, 1918, S. 1118.)

### Amerika.

**Die Fertigstellung des Eriekanals** ist im Laufe dieses Sommers erfolgt.

## III. Luftverkehr.

### Amerika.

**Ein Flugzeugpostdienst New York—Chicago** sollte Anfang Dezember eingerichtet werden. Unter Berücksichtigung der ungünstigen Wetterverhältnisse im Winter rechnet man darauf, die Entfernung, einschließlich der planmäßigen Aufenthalte, in 10 Stunden zurücklegen zu können. Von jedem Endpunkt wird morgens 6 Uhr ein Flugzeug, welches 10000 Briefe tragen kann, abgehen. Die Strecke ist in drei Abschnitte eingeteilt: New York—Bellefonte, Pa., 215 (engl.) Meilen; Bellefonte—Cleveland, O., 215 Meilen; Cleveland—Chicago, mit Zwischenstationen in Bryan, O., 323 Meilen.

(New York Herald [Paris], 28. X. 18.)

**Flughäfen in den Ver. Staaten** sollen von einem Ozean bis zum andren in je 100 engl. Meilen Abstand errichtet werden.

## IV. Nachrichtenverkehr.

### Europa.

**Ein allbritisches Kabelnetz** wird in England empfohlen. Ein bekannter Fachmann, Mr. Charles Bright, hat unter dem Titel „Telegraphie, Luftfahrwesen und der Krieg" (herausgegeben von Constable) ein Buch veröffentlicht, worin gefordert wird, ein neues Atlantikkabel zu legen, das ein streng geheimes Bindeglied zwischen Großbritannien, Kanada und den entfernter liegenden Teilen des britischen Reiches bildet und mit dem allbritischen Pazifikkabelnetz verbunden werden kann. Der Verfasser regt die Schaffung einer britischen „drahtlosen Kette" an, die ergänzend gedacht ist, da er überzeugt ist, daß eine Kette drahtloser Stationen niemals die Funktionen der Tiefseekabel zufriedenstellend ersetzen kann. Ein Kontrollamt, das aus Vertretern der verschiedenen Regierungsstellen und Kolonien bestehen und die Reichskabel und drahtlose Telegraphie überwachen soll, wird des weiteren empfohlen. (Kelly's Monthly Trade Review, August 1918.)

### Amerika.

Die Kabelverbindungen der Vereinigten Staaten mit Süd-Amerika. In amerikanischen Handelskreisen ist man

davon überzeugt, daß eine gute und schnelle telegraphische Verbindung mit den südlichen Ländern für die beabsichtigte Ausdehnung der Handelsbeziehungen nötig ist. The All America Cables, eine Verschmelzung verschiedener Gesellschaften, besitzt eine Telegraphenlinie zwischen Valparaiso und Buenos Aires und will jetzt 2 neue Linien von Buenos Aires nach Rio de Janeiro und Santos legen. Die zentralamerikanischen Linien verlassen die Vereinigten Staaten in Galveston und gehen über den Isthmus von Tehuantepec nach den pazifischen Häfen von Guatemala, San Salvador, Nicaragua und Costa Rica. Die Hauptverbindung nach Südamerika geht von New York nach Colon mit einer Abzweigung nach der amerikanischen Reservation Guantanamo auf Kuba. Von Panama laufen die Linien nach Valparaiso mit drei Nebenlinien nach Santa Elena (Ecuador), nach Chorillos (Peru) und nach Iquique (Chile). Die Pan American Wireless Telegraph und Telephone Company beabsichtigt die Vereinigten Staaten mit allen Ländern Zentral- und Südamerikas, sowie mit Westindien zu verbinden. Mit Argentinien, wo eine Konzession schon erteilt ist, soll der Anfang gemacht werden.

(Review of Reviews, Juliheft 1918.)

**Australien.**

**Eine direkte funkentelegraphische Verbindung England—Australien über 20 000 km** ist laut einer Angabe Marconis vor kurzem hergestellt worden.

(Corriere d'Italia, 11. X. 18.)

# Literatur-Umschau.

**„Mitteleuropas" Holzreichtum und Holzbedarf** behandelt Dr. Olufsen-Hamburg in der Wirtschaftszeitung der Zentralmächte"[1]) nach einer Schrift des Geh. Rats Prof. Dr. Schwappach[2]):

„. . . Belgien hat nach der letzten Statistik von 1895 eine Gesamtwaldfläche von 521 000 ha mit 71% Laubwald. 1912 wurden 1,9 Millionen Festmeter Holz, hauptsächlich aus Schweden und Rußland, ferner aus Deutschland und Frankreich im Werte von 112 Millionen Mark eingeführt, gegenüber einer Ausfuhr von nur 2,3 Millionen Mark. Der Ertrag an Lohrinde beläuft sich auf 500 000 Zentner. Haupthandelsplatz für Holz ist Antwerpen.

Holland hat eine Waldfläche von 225 529 ha, worunter 85 000 ha Kiefernbestände. An Laubwald finden sich, jedoch nur mangelhaft bestockt, 140 229 ha, von denen 37 000 ha als Schälwald bewirtschaftet werden. Mittelpunkt des Holzhandels sind Amsterdam und Zaardam. 1903 wurden für 102 Millionen Mark eingeführt und für 73 Millionen Mark ausgeführt, Zahlen, die Holland deutlich in der Hauptsache als Durchfuhrland charakterisieren. Hauptbezugsländer sind Schweden, Norwegen, Rußland, Vereinigte Staaten und Österreich-Ungarn.

Deutschlands Forsten und Holzungen bedeckten 1913 14 223 652 ha, von denen etwa 26,7% mit Laubholz und 73,3% mit Nadelholz (73% Kiefern und 24,6% Fichten) bestanden waren. Das Nadelholz überwiegt im Osten, Süden und Südwesten, ferner im Mitteldeutschen Gebirge und im Harz, Buche und Eiche im Westen und Nordwesten. In den Jahren 1899/1900 wurden 20 Millionen Festmeter Nutzholz und 18 Millionen Festmeter Brennholz an oberirdischen Holzmassen von mehr als 7 cm Stärke (Derbholz) erzeugt oder pro Hektar 1,43 Festmeter Nutzholz und 1,27 Festmeter Brennholz. Diese Menge reicht aber für den Bedarf lange nicht aus, sondern es muß eine fortwährend steigende Einfuhr aus dem Auslande dazukommen, 1913: 14,5 Millionen Festmeter im Werte von 357 Millionen Mark. Um diese noch dazu steigende Menge selbst hervorbringen zu können, brauchte Deutschland 24 Millionen Hektar Wald, also noch 10 Millionen Hektar, die ohne Störung wichtiger volkswirtschaftlicher Interessen nicht zu beschaffen sind. Folgende Gebiete waren 1912 an unserer Holzeinfuhr beteiligt:

| | | |
|---|---|---|
| Europäisches Rußland mit . . | 51,4% | 54,4% |
| Finnland . . . . . | 3,0% | |
| Österreich-Ungarn . . . . . | 26,5% | |
| Schweden . . . . . | 7,3% | |
| Norwegen . . . . . | 0,4% | |
| Vereinigte Staaten . . . . . | 7,1% | |
| Rumänien . . . . . | 0,6% | |
| Niederlande . . . . . | 0,4% | |
| Frankreich und französische Westküste Afrikas . . . . . | 1,1% | |

Vor 20 Jahren stand Österreich-Ungarn an erster Stelle, während dieses Ausfuhrgebiet heute mehr und mehr hinter Rußland zurücktritt, wie folgende Angaben deutlich zeigen:

| Jahr | Rußland | Finnland | Österr.-Ungarn |
|---|---|---|---|
| 1904 | 34,0% | 4,8% | 40,8% |
| 1912 | 51,4% | 3,9% | 26,5% |

Um 1900 hatte Österreich-Ungarn in

| | | |
|---|---|---|
| Cisleithanien . . . . . | 9 767 566 ha | Wald |
| Transleithanien . . . . | 9 023 654 „ | „ |
| Bosnien . . . . . | 2 549 715 „ | „ |
| zusammen: | 21 340 940 ha | Wald |

Davon waren bestanden mit Nadelwald in Cisleithanien 60,4%, in Ungarn 20,8%, in Bosnien und der Herzegowina 26,1%. Ein großer Teil der Waldungen wird noch nicht voll ausgenutzt, trotzdem stellt sich Österreich-Ungarn als ein äußerst wichtiges Produktionsgebiet (61 Millionen Festmeter pro Jahr) und Ausfuhrland für Holz dar, denn 1913 betrug die

Einfuhr nach Österreich-Ungarn 477 138 t
Ausfuhr aus Österreich-Ungarn 4 212 831 t = etwa 6 Millionen Festmeter.

Das meiste Holz geht nach Italien und Deutschland. . . . Fast der ganze Rest der Ausfuhr geht nach Ägypten, Algier, Tunis, Griechenland (Korinthenkisten) und Frankreich (Faßdauben und Schnittware).

Rußland ist nicht nur für den Holzhandel Mitteleuropas, sondern für den gesamten Welthandel von grundlegender Bedeutung. Genauere Angaben über den enormen Holzreichtum, der nur zum kleinsten Teile erschlossen ist, sind kaum möglich, da für die asiatischen Wälder nur ganz rohe Schätzungen vorliegen. Immerhin wurde die Waldfläche des europäischen Rußland, einschließlich Finnlands, mit 187 Millionen Hektar angegeben. Die Staats- und Kronwaldungen — zwei Drittel aller — enthalten 74% Nadelwald (34% Fichten, 30% Kiefern, 10% beider Holzarten) und 12% Laub- und Nadelwald gemischt. In den besetzten Gebieten stellt sich die Verteilung in 1000 Dessjätinen (= 1092 ha) wie folgt:

[1]) Nr. 35 vom 30. VIII. 18: „Die kontinentale Deckung des Holzbedarfs".

[2]) Zweiter Band des von Prof. A. Binz herausgegebenen Werkes „Die Rohstoffe des Wirtschaftsgebietes zwischen Nordsee und Persischem Golf" (Fr. Vieweg & Sohn, Braunschweig).

| | |
|---|---|
| Livland | 930 |
| Kurland | 823 |
| Kowno | 853 |
| Wilna | 1036 |
| Grodno | 800 |
| Suwalki | 300 |
| Lomscha | 233 |
| Warschau | 233 |
| Plozk | 153 |
| Kalisch | 186 |
| Petrikau | 264 |
| Radom | 339 |
| Kjelce | 252 |
| Lublin | 413 |
| Sjedlez | 335 |
| | 7170 |

oder rund 8 Millionen Hektar.

Dazu kommen noch Teile der sehr waldreichen Gouvernements Minsk und Wolhynien. Aus diesen besetzten Gebieten stammt aber fast die ganze bisherige Holzeinfuhr vor dem Krieg nach Deutschland. 1903 gingen 6,8 Mill. Festmeter russisches Holz ins Ausland, und zwar 43% nach Großbritannien, 30% nach Deutschland, 12% nach den Niederlanden, 7% nach Frankreich. Dazu für 230 000 Mark nach der Türkei und für 800 000 Mark nach Persien.

Auch Rumänien ist sehr waldreich, aber für den Holzhandel noch nicht völlig erschlossen, denn es besitzt 2,8 Millionen Hektar Wald mit 1,08 Millionen Hektar Staatsforsten, von denen jedoch erst 600 000 ha benutzt werden. Die wertvollsten Nadelholzbestände an der Grenze mit Siebenbürgen, Ungarn, der Bukowina, von einem sonst in Europa nicht gekannten Massengehalt sind noch unbenutzter Urwald. 1903 belief sich die Ausfuhr von Holz auf 18,5 Millionen Mark, und zwar ging wohl hauptsächlich als Durchfuhrware für 5,2 Millionen Mark Holz nach Österreich-Ungarn und für 3,3 Millionen Mark nach Holland. 1911 und 1912 bezog Deutschland durchschnittlich 265 000 Festmeter (als Rundholz berechnet) zu 6 Mill. Mark aus Rumänien, 1913 nur 111 000 Festmeter. Sehr günstig gestaltet sich die Ausfuhr neuerdings nach Italien und Großbritannien und auch nach der Türkei und Griechenland. Große Mengen gehen auch nach Rußland (Reni), um als Schnittware nach Batum und Hinterland verhandelt zu werden.

In Bulgarien mit einer Waldfläche von 3 Millionen Hektar halten sich Ein- und Ausfuhr mit etwa 30 000 t ungefähr das Gleichgewicht (1903: 1,2 Millionen Mark bzw. 0,9 Millionen Mark). Die Waldbehandlung läßt trotz aller Bemühungen von seiten der Regierung noch viel zu wünschen übrig. Weidebetrieb und Brände wirken sehr ungünstig.

Die Angaben über Serbiens Waldfläche schwanken zwischen 1 546 600 und 847 000 ha, das sind 32% bzw. 17% der Landesfläche. Der Laubwald herrscht vor. Der Zustand der Wälder ist schlecht, die Ausnutzung planlos, so daß sehr viel Holz, sogar Brennholz, vom Auslande (Österreich-Ungarn und Bosnien) eingeführt werden muß, so 1903 für 3,2 Millionen Mark gegenüber einer Ausfuhr von nur 0,3 Millionen Mark (175 000 Festmeter bzw. 9400 Festmeter).

In Montenegro finden sich östlich der Linie Podgorica—Niksitsch große zusammenhängende Laub- und Nadelwälder in einem alpenartigen Gelände. Doch ist die Ausnutzung aus Mangel an Straßen unmöglich, so daß der Holzbedarf aus Österreich-Ungarn gedeckt werden muß. . . .

Bezüglich der Türkei und Kleinasiens fehlen brauchbare Nachrichten über Bewaldung, doch ist das Gebiet ziemlich waldarm, so daß der gewaltige Bedarf an Bau- und Nutzholz überwiegend aus Österreich-Ungarn, Rumänien und Rußland gedeckt werden muß.

Überblickt man nun diese Verhältnisse in ihrer Gesamtheit, so zeigt sich, daß Österreich-Ungarn, Rumänien und Rußland auf Holzausfuhr angewiesen sind, daß in Bulgarien Erzeugung und Bedarf sich decken, und daß die übrigen Länder Holz einführen müssen. Unter ihnen müssen trotz pfleglicher Fortwirtschaft und eines bedeutenden Waldbesitzes Deutschland und Belgien infolge hochentwickelter Industrie Holz importieren. Zu geringe Waldflächen überhaupt besitzen die Niederlande, Kleinasien, Türkei und Griechenland, weite, aber zu gering aufgeschlossene Wälder haben schließlich Serbien und Montenegro.

Die Deckung von Deutschlands Holzbedarf mit rund 15 Millionen Festmeter ist schwierig und wichtig zugleich. . . . Rein vom Standpunkte des Holzhandels beurteilt, wäre die Einbeziehung der besetzten Gebiete zu begrüßen, denn sie könnten bei sachgemäßer Bewirtschaftung auf lange Zeit hinaus den Fehlbetrag Deutschlands decken. . . .

Österreich-Ungarn und Rumänien vermögen noch auf lange Zeit hinaus die Mittelmeerländer zum größten Teil mit Holz zu versorgen, ja Österreich-Ungarn hätte dadurch, daß es seinen Holzbedarf mehr in die Richtung nach Griechenland, Türkei und Kleinasien lenkt, gegenüber Italien ein wirksames Gegenmittel gegen die Boykottpläne unserer Feinde, denn Italien war vor dem Kriege auf die höchst wichtige österreichisch-ungarische Holzeinfuhr in erster Linie angewiesen.

Die Betrachtungen führen zu dem allgemeinen Ergebnisse, daß die Versorgung des Wirtschaftsgebietes von der Nordsee bis zum Persischen Meerbusen mit Holz nachhaltig und für lange Zeit auf Grund des vorhandenen Waldreichtums gesichert ist. . . ."

Die Aussichten der deutschen Faserstoff-Kriegsersatzindustrie erörtert ein Fachmann Max Bahr, Inhaber einer Jutefabrik, in der „Hilfe"[1]):

„. . . Deutsche Textilingenieure haben den Weg gefunden, die Bastfaser des Flachses und Hanfes in die Grundzellen zu zerlegen und damit in Aussehen, Länge, Festigkeit, Geschmeidigkeit der Baumwolle so ähnlich zu machen, daß auch der Fachmann nicht zu erkennen vermag, daß die Faser der deraus hergestellten Garne und Gewebe nicht Baumwolle ist. . . .

Zur Umwandlung der Bastfasern stehen Apparate für unbeschränkte Mengen zur Verfügung. Die Kosten sind so gering, daß die Bastbaumwollfaser billiger herzustellen ist, als die amerikanische Baumwolle vor dem Kriege kostete. Vom Hektar gewinnt der Amerikaner 200 bis 250 kg Baumwollfaser, der Deutsche 600 kg Flachs-, 1000 bis 1200 kg Hanfbastfaser (daneben 600 kg Leinsaat, 200 kg Hanfsaat, also Öl- und Futterkuchen). In (Baum)Wolle umgewandelt, ergibt dies 420—450 kg Flachswolle, 700 bis 840 kg Hanfwolle, also das Doppelte und Dreifache des amerikanischen Baumwollanbaues.

Die deutsche Flachszüchtung hat bereits neue Sorten von höherem Wuchs erzielt. Für Hanf wird nach erprobten deutschen Grundsätzen die Züchtung einer hochstengligen, frühreifen, den Boden- und Klimaverhältnissen angepaßten Hanfsaat verfolgt, welche den deutschen Hanfbau auch bezüglich der Saatgewinnung vom Auslande unabhängig machen wird. Deutscher Hanf hat schon jetzt Felder von mehr als 3 Meter Höhe gebracht! Die in der Erschließung begriffenen Niederungsmoore Deutschlands von mehr als 1 Million Hektar Fläche ermöglichen einen Hanfbau von 400 000—500 000 Hektar jährlich. Dazu kommen einige hunderttausend Hektar Mineralboden für Flachs und Hanf, die wir der Fasergewinnung widmen

[1]) Nr. 35, S. 414: „König Baumwolle — vor der Entthronung".

können, während unsere Nährstoffmengen durch den Hanfbau erheblich vermehrt werden.

Außerdem erzeugt der Hanf jährlich je Hektar noch 6500 kg = 10 cbm Holz (Zellulose), ebensoviel wie 2 ha Kiefernwald mittlerer Güte (2 × 5 cbm von 650 kg, also 2 × 3250 kg). Bei der unheimlich wachsenden Verzehrung der Wälder durch den Druckpapierbedarf der Zeitungen usw. ein sehr erwünschter Schutz für sie und eine wertvolle Nebeneinnahme von 200—500 Mark, je nach der Preislage des Holzes!

Deutschland verbrauchte 1913 rund: 470 000 t Baumwolle, 55 000 t Flachs, 50 000 t Hanf, 150 000 t Jute.

Flachs, Hanf und Jute können direkt als Bastfaser aus 100 000 ha Flachs- und 200 000 ha Hanfanbau gewonnen werden; weitere 200 000 ha Flachs könnten 120 000 t Bastfaser = 84 000 t Flachswolle, 550 000 ha Hanf 550 000 t Hanffaser = 385 000 t Hanfwolle ergeben, und damit die deutsche Baumwoll-, Flachs-, Hanf- und Juteindustrie vom Auslande unabhängig machen!

In Österreich-Ungarn, den Balkanländern sind ebenfalls unschwer einige Millionen Hektar gut geeigneten Bodens nutzbar zu machen.

In den polnischen, ukrainischen und westrussischen Sumpfgebieten aber sind 8—10 Millionen Hektar fruchtbaren Bodens zu gewinnen, die den Faserbedarf der ganzen Welt decken, jedenfalls ganz Europa von Amerika und Indien unabhängig machen können. . . ."

**Der Aufschwung der Luftstickstoffgewinnung infolge des Krieges** wird in einer Arbeit des Chemikers Giovanni Morselli erörtert, aus der die italienische Zeitung „Sole"[1]) folgende Abschnitte wiedergibt:

„Der Krieg hat die Notwendigkeit ergeben, die Landwirtschaft, die Grundlage des nationalen Wirtschaftslebens, vom Auslande in bezug auf Düngemittel unabhängig zu machen. In den letzten Jahren hat sich die Anwendung stickstoffhaltiger Düngemittel über die ganze Welt verbreitet, und da, allerdings nicht in allzu naher Zeit, eine Erschöpfung des Chilesalpeters vorauszusehen ist, — nach der Schätzung von Professor Diaz Ossa, Santiago, in der „Revue Générale des Sciences 1912" reicht der Vorrat allerdings noch mindestens für ein Jahrhundert — haben sich Wissenschaft und Technik seit etwa 15 Jahren bemüht, Stickstoffverbindungen aus der Luft zu gewinnen.

Nach den Statistiken hat die Herstellung von Kalziumzyanamid, des einzigen bisher genauer statistisch verfolgten synthetischen Stickstoffproduktes, in den ersten zwei Kriegsjahren einen großen Aufschwung genommen. Die Produktion betrug 1916 981 500 t gegen 194 726 t im Jahre 1914. Deutschland produzierte davon 464 000 t, Schweden und Norwegen 180 000 t, Frankreich 92 500 t, die Schweiz 22 000 t, Japan 16 500 t und Italien 4500 t. Deutschland ist jetzt nicht nur imstande, seinen Bedarf an Salpetersäure und Ammoniumnitrat für Kriegszwecke, sondern auch die Landwirtschaft mit einem Teil der notwendigen stickstoffhaltigen Düngemittel zu versorgen. Die Deutschen sollen in ihren neuen Stickstoffabriken etwa ½ Milliarde Lire angelegt haben, während sie vor dem Kriege nur eine Fabrik für Gewinnung von Salpetersäure aus der Luft besaßen. Schon 1915 überstieg die deutsche Jahresproduktion von Salpetersäure 10 000 t.

. . . Der Kalziumzyanamidprozeß braucht zwar für die Herstellung des Zwischenproduktes Kalziumkarbid bedeutende Kohlenmengen . . . bietet aber im ganzen große Vorteile. Der Prozeß ist sehr vervollkommnet und im industriellen Gebrauch einfach, verlangt keine kostspieligen Anlagen, verwendet in der Reaktion das auch zu vielen anderen industriellen Zwecken gebrauchte Kalziumkarbid und führt zu einem sowohl direkt, als auch in seinen Derivaten wertvollen Stoff für die Industrie.

Die in Nordamerika von der „Nitrogen Product Co." ausprobierte Herstellung von Cyanur hat vielversprechende Ergebnisse gehabt. Die amerikanische Gesellschaft hat dafür zurzeit eine Versuchsstation in Saltville (Kohlenofen) und eine in Niagara Falls (elektrischer Ofen) im Betrieb; Dr. Parson, der das neue Verfahren studiert hat, hält es für einen starken Konkurrenten der anderen Stickstoffverfahren, und zwar wegen seiner Einfachheit und Billigkeit.

Wie der Stickstoffmarkt nach dem Kriege sich gestalten wird, ist noch nicht abzusehen. Sicher scheint, daß Deutschland künftig keinen natürlichen Salpeter kaufen und Chile dadurch jährlich 800 000 t an Ausfuhr einbüßen wird: auch die Vereinigten Staaten suchen sich vom Salpeter unabhängig zu machen, und England, Frankreich und Italien folgen dem Beispiel. . . . Die chilenische Regierung wird, wenigstens zeitweise, auf den hohen Ausfuhrzoll ganz oder teilweise verzichten müssen, und das Kilogramm Stickstoff in europäischen Häfen wird bei fortschreitender Verbilligung der Frachten von 1,40 Lire vor dem Kriege vielleicht auf 0,80 Lire sinken. . . ."

**Rhein und Rhône als Wettbewerber für das Schweizer Weltwirtschaftsleben** behandelt ein Aufsatz der „Züricher Post"[1]):

„Nachdem der Streit über die Frage, ob der Rhein zwischen Straßburg und Basel reguliert oder kanalisiert werden soll, entbrannt war, konnte man auch mit Sicherheit annehmen, daß nun die Befürworter einer Verbindung durch die Rhône nach Marseille um so eindringlicher mit ihren Wünschen an die Öffentlichkeit kommen würden. Man hat sich nicht getäuscht, und es wird in der Schweiz niemandem einfallen, sie auf ihrem Wege aufzuhalten, denn wir haben ja alles Interesse daran, daß nicht nur der Rhein, sondern auch die Rhône in dem Grade schiffbar gemacht werden, daß die Schweiz nach Süden und nach Norden einen Wasserstraßenanschluß ans Weltmeer erlangt. . . .

Für uns in der Schweiz kann es niemals heißen: „Rhein oder Rhône!", sondern einzig allein: „Rhein und Rhône!"

Wenn auch schließlich die Rhône für die Schweiz eine gute Hintertüre ist, so kann sie doch nicht einzig und allein die Rolle der Haustüre übernehmen, denn man darf nicht vergessen, daß die Richtung der Einfuhr in die Schweiz durch natürliche Verhältnisse bedingt ist und sich nicht willkürlich wenden und drehen läßt. Wie die Lage politisch ausgebeutet wird, geht aus einem Artikel des „Globe" hervor, der sich in seiner Nummer vom 22. Juni zu folgender verkehrswirtschaftlichen Oberflächlichkeit verstieg: „Glücklicherweise hat Frankreich ein Gegenmittel in der Hand. Es braucht nur durch Bau einer Schleuse bei Génissiat 20 Meilen der Rhône schiffbar zu machen. Dadurch würde die Schweiz einen direkten Wasserweg zum Mittelmeere erhalten und viel leichter als mit Hilfe des Basler Hafens Kohle, Getreide und Rohstoffe einführen können. Erfreulicherweise hat die französische Regierung bereits einen französisch-schweizerischen Ausschuß ernannt, der die Angelegenheit gründlich untersuchen soll." Ganz abgesehen davon, daß keine ausländische Regierung in der Lage ist, einen Ausschuß von sich aus und ohne die Mitwirkung der diplomatischen Vertretung zu ernennen, in welchem die Schweiz offiziell vertreten ist, muß denn doch bemerkt werden, daß die Schiffbarmachung der Rhône keine so leichte Sache ist. Wenn es auch schließlich technisch wohl möglich ist, den in 70 m Tiefe Einschnitt eingefressenen Strom bei Génissiat schiftbar zu machen, so muß doch auch die Frage gelöst werden, ob

[1]) 1. VIII. 18.

[1]) 6. IX. 18.

der Hafen von Marseille befähigt ist, einen Riesenzuschuß an Verkehr ohne weiteres aufzunehmen, und außerdem muß der kräftige Widerstand der an der Rhein-Rhône-Kanalschiffahrt interessierten französischen Departements gegen die Schiffbarmachung der Rhône gebrochen werden. Es ist ja möglich, daß der kommende Wirtschaftskrieg der Schweiz hierin zu Hilfe kommt und die Schiffbarmachung der Rhône erleichtert, aber bis das alles ins reine kommt, wird noch ein gutes Stück Arbeit notwendig werden. Sind wir einmal so weit, so wird die Schweiz alles Interesse daran haben, ihrerseits an der Herstellung dieser nach dem Mittelmeere strebenden Öffnung sich zu beteiligen.

Daß aber die Rhône imstande sein soll, der Schweiz die Rheinschiffahrt zu ersetzen, ist vollständig ausgeschlossen, denn Rhein und Rhône haben als Zufahrtsstraßen zum Weltmeere für die Schweiz ganz verschiedene und voneinander unabhängige Aufgaben zu erfüllen, und es ist eine Irrlehre, die Rhône gegen den Rhein ausspielen zu wollen.

Man überlege nur, daß auf dem Rheine neben überseeischen Gütern und englischen Kohlen ganz enorme Quantitäten deutscher Güter und Rohstoffe (Kohle, Eisen, Dünger usw.) nach der Schweiz importiert werden, sowie auch belgische Kohlen, während für den Rhônetransport sozusagen gar keine einheimischen französischen Güter, sondern nur überseeische in Betracht kommen. Das ist auch der Grund, warum die Holländer, die sich bestreben, einen möglichst großen Teil des schweizerischen Überseetransits an Rotterdam zu fesseln, die Durchführung der Rhôneschiffahrt nicht gerne sehen, denn sie erblicken mit Recht darin eine starke Konkurrenzierung des Hafens von Rotterdam, wie auch die Belgier darin eine solche für Antwerpen befürchten, Westfrankreich eine solche für die Häfen St. Nazaire, Le Havre und Bordeaux — man denke an die Bestrebungen Bordeaux—Genf —, und nicht zu vergessen die Italiener für Genua. . . .

. . . Man überlege ferner, daß die Schweiz ansehnliche Quantitäten Güter jährlich nach Deutschland exportiert, die sich vorzüglich für den Wassertransport eignen, während dies für den Export nach Frankreich nicht der Fall ist.

. . . Sehr richtig bemerkte dieser Tage P. Serton in den „Ökonomisch-Statistischen Berichten“ u. a.: „Unter den 0,6 Millionen t Rohstoffen, die im Jahre 1912 aus anderen als den vier Nachbarstaaten der Schweiz in diese eingeführt wurden, befanden sich 0,4 Millionen t Steinkohlen und Eisen aus Holland, Belgien, Luxemburg und England, die auf jeden Fall nie den südlichen Rhôneweg wählen würden. Die 0,9 Millionen t Lebensmittel bestanden fast gänzlich aus russischem und rumänischem Getreide, und dieser Verkehr würde nach Fahrbarmachung der Rhône für Antwerpen und Rotterdam verloren gehen, wenn nicht hohe Kanaltarife, langer Aufenthalt an den Schleusen, Defekte oder unzulängliche Hafeneinrichtungen den Vorteil der kürzeren Reise aufheben sollten. Ein kleinerer Teil Getreide aus Amerika kann sowohl den Rhein- wie auch den Rhôneweg wählen. Bezüglich der Einfuhr aus den angrenzenden Nachbarländern ist der Rhein bei weitem im Vorteil. Einerseits ist die deutsche Ausfuhr nach der Schweiz viermal so groß als die französische; andererseits aber besteht sie in erster Linie aus Massengütern, die vor allem für Wasserbeförderung in Betracht kommen und auch in Gegenden produziert werden, die für den Wassertransport günstig gelegen sind. Unter Zugrundelegung der Verhältnisse für 1912 würde auf dem regulierten Rhein der Transport sicher zwei- bis dreimal so groß sein, als auf der regulierten Rhône, und dieses Verhältnis würde sich wahrscheinlich noch zugunsten des Rheins ändern, weil der Absatz von Steinkohle bei Frachtverringerung mehr vergrößert werden kann, als der Getreideverbrauch.“ . . .

Noch eine ganze Anzahl Gründe sprechen für die Unzulässigkeit, die Rhône gegen den Rhein auszuspielen und jene als Ersatz dieses für die Schweiz hinzustellen. Es braucht nur darauf verwiesen zu werden, daß die Rheinwasserstraße bis Basel heute schon besteht, sie nicht erst geschaffen werden muß, wie die Rhônewasserstraße; daß ferner auf dem Rhein Schiffe mit bedeutend größerem Raumgehalt (1000 bis 2000 t) verkehren können, während die Rhône für höchstens 600 t Schiffe eingerichtet werden kann, ein Grund, der um so mehr ins Gewicht fällt, als der Transport in größeren Schiffsgefäßen viel wirtschaftlicher ist als in kleineren, wodurch einigermaßen der Vorteil der kürzeren Wegstrecke wettgemacht werden dürfte; durch den Rhein erhält die Schweiz nicht nur den Anschluß ans offene Meer, sondern auf kürzestem Wege auch denjenigen an das nordfranzösische und belgische Kanalnetz und an die deutschen Binnenwasserwege, deren bereits bewilligte Ergänzung eine Wasserfahrt von Basel nach Berlin und nach der Ostsee ermöglichten. Die Rheinwasserstraße ist einer der wesentlichsten Faktoren in der Alimentierung unserer wichtigsten Alpenbahn, des Gotthards. Würden wir später nur einen Ausweg zum Meere, den durch die Rhône, besitzen, so könnten wir eventuell beim Ausbruch eines zukünftigen Krieges, in welchem die politische Konstellation eine andere wäre, als im gegenwärtigen, in eine heikle Lage kommen, denn das „offene“ mittelländische Meer, dessen westliche und östliche Öffnung in Händen derselben Großmacht liegen, könnte von einem Tage zum anderen zum „geschlossenen“ Meere (mare clausum) werden, und die Schweiz in ihrer überseeischen Zufuhr in unangenehme Abhängigkeit geraten.

Aus alledem ergibt sich, daß die Schweiz auf beide Wege angewiesen ist, und daß es verkehrspolitisch und wirtschaftlich eine Irrlehre ist, wenn behauptet wird, die Rhôneverbindung sei für die Schweiz wesentlich vorteilhafter als die Rheinlinie. . . .“

# Bücherbesprechungen.

„Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.“ Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. Achter Band. Personentunnel — Schynige Platte-Bahn. Mit 135 Textabbildungen, 8 Tafeln und 6 Eisenbahnkarten. Verlag Urban & Schwarzenberg, Berlin und Wien, 1917.

Der vorletzte Band des Sammelwerks unterscheidet sich von seinen Vorgängern, mit denen er Kürze, Klarheit und Gründlichkeit der Stoffbehandlung gemein hat, durch den ungewöhnlichen Reichtum ganzer Eisenbahnsysteme der Länder, welche unter seinen Stichwortbereich fallen. Es sind das neben dem größten Eisenbahnwesen der Welt, dem preußischen, und dem des eisenbahnreichsten deutschen Bundesstaates Sachsen die Bahnen Rußlands, Rumäniens, der Schweiz und Schwedens mit ihrem ausgezeichneten mehrfarbigen Eisenbahnkartenmaterial. Die

[1]) Vgl. Märzheft 1912, S. 575; Dezemberheft 1912, S. 431; Märzheft 1913, S. 575; Septemberheft 1913, S. 239; Oktoberheft 1914, S. 227.

zugehörigen Aufsätze behandeln restlos, unterstützt von einer tiefgreifenden Statistik, die geschichtlichen Entwicklungsgänge, die Eigentums-, Betriebs-, Verkehrs-, die Tarif-, Wirtschafts-, Finanz- und Personalverhältnisse (einschließlich Wohlfahrtseinrichtungen) aller dieser Verwaltungen. Dieses reiche Tatsachenmaterial schon macht den Band zu einer Fundgrube der Kenntnis der Verkehrs- und Wirtschaftszustände dieser Nachbarländer, denen für die deutsche Übergangswirtschaft besondere Bedeutung zukommt. Die mustergültigen bau- und maschinen-, betriebs- und verkehrstechnischen Aufsätze aus der Feder v. d. Leyens (19 an der Zahl), Breusings (14), Dietlers (14), Cauers (10), Hoogens (9), Gölsdorfs (8), Rölls (8) und vieler anderer bekannter Berichterstatter erweitern und vertiefen diese Generalkenntnisse in glücklichster Weise. Wir erwähnen die Stichworte: Schmalspurbahnen (Birk), Schwebebahnen (Dolezalek), Schnee- und Lawinenschutzanlagen (Bierbaumer), Schneepflüge und Schiebebahnen (Nordmann), Planfeststellung (Giese), Personenwagen (Biber), Post-, Speise-, Schlafprivatwagen, Schnellzüge (Breusing), Sanitätszüge, Rettungswesen, Statistik des Personenverkehrs fast aller Eisenbahnländer (Dretzky), Tarif- und Verkehrswesen, Reichseisenbahnamt (Hoff) und andere Sondergebiete.

Dr. Biedermann.

„Wiederaufbau der deutschen Friedenswirtschaft", Sonderheft des „Wirtschaftsdienst". Herausgegeben von der Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts. Kommissionsverlag Otto Meißner, Hamburg.

Den Hauptinhalt vorliegender Schrift bilden drei Referate gelegentlich eines Reichstagsbesuchs in Hamburg Mitte Juni 1918. F. H. Witthoefft sprach über „Handel und Friedenswirtschaft", Max Warburg über „Währung und Friedenswirtschaft" und B. Huldermann über „Schiffahrt und Friedenswirtschaft". Die drei Referenten sind sich darüber einig, daß unsere gegenwärtige überzentralistische Wirtschaftsmethode große Gefahren für Deutschland in sich schließt, besonders dann, wenn sie, wie es den Anschein hat, auf die Übergangswirtschaft übertragen werden soll. Huldermann faßt das in die Worte zusammen: „Die übertriebene Organisierung frißt unsere wirtschaftliche Kraft an der Wurzel an, tut dem Kaufmannstand bitter Unrecht und droht unser Beamtentum zu korrumpieren." Die scharfe Kritik aller drei Redner wird jedenfalls durch zwingende fachmännische Ausführungen wirksam unterstützt. Die in Aussicht genommene Reichsaufsicht für die Überseeschiffahrt während der Übergangswirtschaft wird einhellig abgelehnt.

Das weltwirtschaftlich interessante zum Nachdenken stimmende Heft verdient weiteste Verbreitung. P. L.

Marcello Rogge: „Unsere Bundesgenossen", Land, Leute und Wirtschaft in Österreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei. Mit 22 Bildern auf 12 Tafeln und einer Karte. Preis geheftet 4 Mark, gebunden 5 Mark. Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin. 130 Seiten.

Besonderer Wert ist in Rogges Werk auf eine eingehende Behandlung volkswirtschaftlicher Fragen gelegt, denn mit Recht darf man behaupten, daß uns der Weltkrieg wohl gelehrt hat, wie die Interessegemeinschaft ebenso wie die Gegensätze der Völker auf politischem Gebiet vielfach ausschlaggebend bedingt werden durch ihre wirtschaftliche Lage. In dieser Hinsicht bieten die vorliegenden Ausführungen neben fesselnden Schilderungen von Land und Leuten, Sitten, Sprache, Literaturen usw. viel Material und erfreuliche Anregungen.

Wir wünschen dem auch in ansprechendem Gewande erscheinenden Buche weite Verbreitung. Red.

# Aus der Tätigkeit der Gesellschaft.

Unter Hinweis auf die Kundgebung am Kopf der Nummer macht die Gesellschaft ihre verehrlichen Mitglieder darauf aufmerksam, daß auch die wesentlich erweiterte Zeitschrift trotz ständig gestiegener Herstellungskosten den Mitgliedern **nach wie vor unentgeltlich** geliefert wird. Das von dem Verlage in dieser Beziehung bewiesene Entgegenkommen sei hiermit dankbar anerkannt. Jedenfalls sieht sich die Gesellschaft in der Lage, ihren Mitgliedern im nächsten Jahre **bei gleichbleibendem Mitgliedsbeitrage** von 20 Mark **mehr als bisher zu bieten.** Ein in der heutigen Zeit vielleicht einzigartiger Fall. Unter diesen Umständen hegen wir die feste Erwartung, daß unsere bisherigen Mitglieder uns treu bleiben und uns, angesichts unserer **jetzt doppelt wichtigen Aufgabe,** nach besten Kräften neue Freunde zuführen werden.

Die Geschäftsführung hat seit Anfang November Hauptmann a. D. Dr. Paul Leutwein übernommen. **Geschäftsstelle nunmehr: Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31. Mitgliederbeiträge** sowie alle Einzahlungen anderer Art sind jedoch **nicht** an die Geschäftsstelle, sondern **nur** an die unten bezeichnete Zahlstelle zu richten.

# Mitteilung des Kassenwarts.

Um die Kassenführung zu vereinfachen, bitten wir, **alle** Zahlungen für Mitgliedsbeiträge u. a. **ausschließlich** zugunsten des Konto

**Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft**
**an die Berliner Handels-Gesellschaft, Berlin W 8, Behrenstraße 32/33**
**Reichsbank-Girokonto, Postscheck 116**

zu leisten. Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, daß eine nicht geringe Zahl Mitglieder bisher noch **nicht** den Beitrag für 1918 gezahlt haben und bitten **dringend,** dies bald nachzuholen.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilung „Weltwirtschaft": Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für die Abteilung „Weltverkehr": Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24; für die Abteilung „Verkehrspolitische Tagesfragen": Prof. A. Endres, Mannheim, Rheinvillenstr. 16; für die Inserate: Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44.
Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 109505542